** Année 1954. — N° 77 C. R. Le numéro: 15 francs. Mercredi 29 Décembre 1954 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **600 fr.** ; ÉTRANGER : **1.600 fr.**
(*Compte chèque postal:* **9063.13, Paris.**)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 78e SEANCE

Séance du Mardi 28 Décembre 1954.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2470).

2. — Transmission de projets de loi (p. 2470).

3. — Transmission de propositions de loi (p. 2470).

4. — Dépenses de l'aviation civile et commerciale pour 1955. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2470).

Suite de la discussion générale: MM. Coudé du Foresto, René Dubois, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Méric, Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Dutoit.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

MM. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; Jean Bertaud, vice-président de la commission des moyens de communication; le ministre, le rapporteur pour avis.

Amendement de M. Champeix. — MM. Champeix, le ministre. — Retrait

MM. le rapporteur, le ministre.

Amendements de M. de Mendille. — Retrait.

MM. le rapporteur, le ministre, Julien Brunhes.

Amendements de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre. — Retrait.

MM. le rapporteur, le ministre.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre. — Rejet au scrutin public.

Renvoi de la suite de la discussion.

5. — Demande de discussion immédiate (p. 2483).

Présidence de M. Gaston Monnerville.

6. — Dépenses du Conseil de la République pour 1955. — Discussion immédiate et adoption d'un projet de résolution (p. 2483).

Discussion générale: M. Primet.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er et 2. — Adoption.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de résolution.

7. — Dépenses de l'aviation civile et commerciale pour 1955. — Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 2484).

Art. 1er (*suite*):

MM. Dutoit, Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances; Georges Marrane, Boudinot.

Amendement de M. Georges Marrane. — MM. Georges Marrane, le ministre, le rapporteur. — Rejet.

MM. Lodéon, le ministre.

Amendement de M. Charles Brune. — MM. Charles Brune, le ministre. — Retrait.

MM. le rapporteur, le ministre, René Dubois, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

Amendement de M. Georges Marrane. — MM. Georges Marrane, le ministre. — Rejet.

MM. le rapporteur, le ministre.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2:

Amendement de M. Robert Aubé. — MM. Robert Aubé, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Georges Marrane. — MM. Georges Marrane, le ministre. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 3:

Amendement de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques; Coudé du Foresto, le rapporteur. — Recevabilité et adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4: adoption.

Sur l'ensemble: MM. Méric, le ministre, Dutoit, le rapporteur pour avis, Jean Bertaud, vice-président de la commission des moyens de communication.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble du projet de loi.

8. — Dépenses du ministère de l'agriculture pour 1955. — Discussion d'un projet de loi (p. 2497).

Discussion générale: MM. de Montalembert, rapporteur de la commission des finances; Driant, rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture; Roger Houdet, ministre de l'agriculture; Edgard Pisani, Marius Moutet, Symphor, Le Sassier-Boisauné, Yves Jaouen.

Présidence de M. Ernest Pezet.

MM. Durieux, Georges Boulanger, Martial Brousse, Coudé du Foresto, Boisrond, Naveau.

Renvoi de la suite de la discussion.

9. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 2517).

10. — Dépôt d'un avis (p. 2517).

11. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2517).

PRESIDENCE DE Mme GILBERTE PIERRE-BROSSOLETTE, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 24 décembre a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier: 1° le protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la république fédérale d'Allemagne signé à Paris, le 23 octobre 1954 et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la République fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn, le 26 mai 1952; 2° la convention relative à la présence des troupes étrangères sur le territoire de la république fédérale d'Allemagne signée à Paris, le 23 octobre 1954.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 757, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord sur la Sarre conclu le 23 octobre 1954 entre la République française et la république fédérale d'Allemagne.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 758, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 23 de la loi du 10 août 1871 en ce qui concerne la seconde session ordinaire des conseils généraux.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 760, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 3 —

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 2101 du code civil et l'article 549 du code de commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 759, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la responsabilité des départements à la suite des accidents subis par les membres du conseil général.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 761, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

— 4 —

DEPENSES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1955

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale) (N°s 630, 734 et 737, année 1954).

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, je voudrais simplement vous poser trois questions.

J'ai été appelé, cette année, à faire un voyage assez long autour du monde et, par conséquent, à emprunter des lignes de communications qui ne sont pas des lignes françaises. J'ai été le témoin, parfois la victime, de l'extrême tension qui existe dans les relations d'Air France avec certaines compagnies étrangères. Cette situation est même si grave que dans certains cas des compagnies étrangères refusent le passage à des voyageurs arrivés par Air France. Cela n'aurait peut-être pas autrement d'inconvénients si cela n'existait que dans ce sens. Mais je sais qu'à l'inverse, quand vous empruntez une compagnie étrangère pour faire un parcours qui n'est pas desservi par une ligne d'Air France, et que vous devez ensuite emprunter une ligne d'Air France, la même compagnie de navigation étrangère vous déconseille formellement d'utiliser la ligne française.

J'ai cherché, au cours de ce voyage, à connaître les raisons de ces difficultés. J'ai pensé tout d'abord qu'il s'agissait simplement de la concurrence normale que peuvent se faire des compagnies de navigation aérienne dans une période où l'on n'en est tout de même qu'au début de ce genre de navigation. J'ai l'impression qu'il y a plus. Et cette impression provient de ce que, pour le passage d'une compagnie étrangère sur une autre compagnie étrangère, nous constatons que des accords ont été réalisés et que l'on ne rencontre aucune difficulté spéciale. Je crois donc qu'il doit y avoir dans les méthodes d'Air France vis-à-vis des autres compagnies et peut-être des autres compagnies vis-à-vis d'Air France d'autres points de friction. Je voudrais que vous m'indiquiez si vous en avez eu connaissance, et s'il ne serait pas possible de normaliser ces relations.

La seconde question que je voulais vous poser concerne les lignes dites de prestige. Nous en avons beaucoup entendu parler dans les deux excellents rapports de MM. Walker et Dubois.

Nous savons que certaines lignes sont nécessaires au maintien du pavillon français. Par exemple, pour l'Extrême-Orient, la ligne de Tokio est déficitaire, mais nous avons admis qu'il fallait la conserver; j'en conviens bien volontiers, mais je considère que le premier des prestiges consisterait à desservir d'abord d'une façon satisfaisante et par des lignes françaises nos territoires de l'Union française.

J'ai été très frappé quand j'ai vu, en Nouvelle-Calédonie, que pour aller de la Grande-Terre aux îles, et pour aller également, d'ailleurs, de la Grande-Terre en Australie, on était dans l'obligation d'emprunter une ligne australienne. Il n'existe de France en Nouvelle-Calédonie qu'un service mensuel d'Air France qui est d'ailleurs supprimé parfois sans préavis — c'est ce qui m'est arrivé — et la navigation intérieure entre la

Grande-Terre et les îles Loyauté ou les Nouvelles-Hébrides, par exemple, est assurée uniquement par la Quantas australienne. C'est un sentiment assez pénible dans des territoires français d'être à la merci d'un compagnie de navigation étrangère qui, d'ailleurs, envisage de supprimer le service. Il faut assurer ces communications aériennes essentielles afin de ne plus être à la merci des difficultés de navigation maritime qui existent dans cette partie du Pacifique. Je dois d'ailleurs ajouter qu'il en est de même pour les communications entre la Nouvelle-Calédonie et les autres possessions françaises et, en particulier, Papeete.

Voilà mes deux premières questions concernant les lignes de navigation d'Air France.

La troisième question concerne le personnel. Je m'étais proposé de la développer plus à fond, mais j'ai appris qu'un amendement vous serait proposé en séance et, par conséquent, je serai extrêmement bref.

Je ne reviendrai pas sur la situation anormale qui est faite au personnel chargé d'assurer la sécurité; cette question a été évoquée par nos deux rapporteurs et ce n'est pas sur ce point que je m'étendrai. Je voudrais simplement vous demander, monsieur le ministre, de normaliser la situation des cadres qui, par suite d'un vice de forme, n'ont pas été intégrés tout en l'étant, ce qui fait que nous trouvons au chapitre 31-21 des sommes qui s'appliquent au payement normal d'agents qui existent en fait, mais qui n'existent presque pas en droit.

Monsieur le ministre, je n'insiste pas. Je sais que la question sera développée au moment de la discussion d'un amendement de notre collègue Julien Brunhes, et je me réserve d'intervenir à nouveau à ce moment-là.

M. René Dubois, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication. Mesdames, messieurs, au cours de la discussion de ce budget, notre excellent collègue M. Méric a cru devoir mettre en cause le rapporteur de votre commission saisie pour avis. Je suis bien obligé de dire que le rapporteur ne peut qu'émettre l'avis majoritaire de la commission qu'il représente! Je l'ai fait sur un ton infiniment modéré, le ton d'un greffier, d'un greffier de paix (*Sourires*); mais si l'on prend l'intervention de notre collègue, M. Méric, et si on la relit, on constate qu'il l'a faite tantôt sur le ton d'un procureur et tantôt sur le ton d'un avocat! On est bien obligé de dire que votre commission, par la voix de son rapporteur, et M. Méric se trouvent assez d'accord. Il n'y a que le ton qui diffère — je m'en excuse, mais la latitude bretonne ne me permet pas d'avoir le sien (*Sourires*) — car, lorsqu'il a fait une certaine critique d'Air France, il a repris exactement les termes que vous trouvez dans mon rapport!

Quant à la valeur de nos conceptions de construction aéronautique, bien avant M. Méric je l'ai ressentie, expérimentée et éprouvée. Je suis sûr que nous pouvons faire aussi bien aujourd'hui que nous avons fait autrefois. Ce que je ne sais pas, c'est si nous avons pris jusqu'à présent le meilleur moyen pour y parvenir.

Quant à la compagnie Air France, il est assez curieux que M. Méric ait repris ou ait eu conscience lui-même de l'ensemble des arguments que j'avais émis dans mon rapport. La commission, à aucun moment — je m'excuse si j'ai pu donner cette impression — n'a eu la moindre tendance à dire qu'Air France n'était pas une compagnie nationale qui avait ses mérites et, également, ses défauts. Ce qu'a dit la commission d'une façon formelle — et ce que n'a pas dit M. Méric — c'est qu'elle ne souhaitait pas qu'une compagnie nationale, qu'elle s'appelle Air France aujourd'hui ou d'un autre nom demain, ait le monopole de fait ou de principe de la navigation commerciale française. Votre commission des transports tient à maintenir un caractère concurrentiel entre diverses activités qui sont faites essentiellement pour servir le pays.

Je m'excuse, puisque j'ai demandé la parole, de faire ce que n'ont fait ni M. Méric ni le rapporteur l'autre jour: c'est de saluer une fois de plus la valeur du personnel de notre aviation commerciale et, plus particulièrement, du personnel navigant, chez qui l'on retrouve le goût de l'initiative, celui du risque, le goût de la responsabilité et un certain goût d'indépendance qui sont des qualités parfaitement françaises que l'époque actuelle n'a peut-être pas très tendance à développer. (*Applaudissements.*)

M. Méric. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Méric.

M. Méric. Je m'excuse, mes chers collègues, de prendre la parole, mais puisque j'ai été mis en cause sur une question de ton, je me vois dans l'obligation de répondre à M. le rapporteur.

Il est possible que j'aie employé le ton d'un procureur ou d'un avocat. Je ne le sais pas, car je ne fréquente pas les milieux judiciaires. D'ailleurs, mes connaissances ne me l'auraient pas permis. Donc, si j'ai parlé sur ce ton c'est peut-être parce que j'apporte à la défense de notre aviation civile et commerciale l'élan de ma foi qui est grande en ce domaine.

D'autre part, si j'ai repris l'ensemble de vos arguments, je voudrais vous faire un aveu, monsieur le rapporteur, c'est que je n'ai pas lu votre rapport. (*Sourires.*) Faute de temps, je me suis borné à lire le rapport de notre collègue, M. Walker, de la commission des finances. Il y eut donc entre vous et moi corrélation d'idées.

Je n'ai pas salué, dites-vous, la valeur du personnel. Je m'en excuse auprès de ce personnel; mais, comme je le connais bien et qu'il me connaît bien, il sait, monsieur le rapporteur pour avis, toute l'estime que je lui porte et tout le concours efficace que je ne cesserai de lui témoigner dans ce domaine.

Je voudrais ajouter qu'il n'est pas dans mon intention de faire d'Air France une compagnie nationale qui ait le monopole de tous les transports. Ce que je voudrais, c'est que les compagnies privées, comme cette compagnie nationale, soient obligées d'utiliser le matériel français pour amener celui-ci, compte tenu des expériences et des études qui seraient faites, à la classe internationale, afin que, dans cette lutte où joue la concurrence, il ne s'agisse pas seulement d'une concurrence de luxe ou de confort, mais également d'une concurrence tenant à la valeur des matériels.

Aujourd'hui, nous pouvons réaliser cela; il s'agit de l'imposer.

Mme le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, je vais essayer, comme je l'ai fait pour le budget de la marine marchande, de répondre précisément et brièvement aux différentes questions soulevées par les rapports très documentés que vous avez entendus ou par les orateurs qui ont pris part à la discussion générale.

Tout d'abord, je voudrais indiquer que si les chiffres globaux du budget de l'aviation civile ne s'écartent pas de manière très sensible de ceux de l'année précédente, cela tient essentiellement, comme l'ont souligné les rapporteurs, au fait que les dépenses de l'aviation civile pour l'Indochine ne figurent plus dans le fascicule des travaux publics, conformément à la règle générale prise en ce qui concerne les dépenses d'Indochine pour les budgets de tous les départements ministériels. Mais si l'on tient compte de la suppression des dépenses pour l'Indochine, le présent budget comporte environ 950 millions de crédits de plus que celui de l'an dernier. C'est la caractéristique fondamentale qui apparaît si l'on compare ce budget à celui de 1954: elle constitue l'expression d'une politique.

D'abord, les crédits d'entretien des bases aériennes passent de 892 millions à 1.018 millions. Cette augmentation de 14 p. 100 prend un relief particulier du fait que, l'an dernier, ces crédits avaient été ramenés de 914 à 892 millions. C'est la marque non équivoque que le Gouvernement veut ne pas laisser se dégrader le capital investi dans les installations de nos bases aériennes et je suis certain de rejoindre ici le sentiment de MM. les rapporteurs et de l'Assemblée tout entière.

Mieux encore, les autorisations de programme, qui traduisent une volonté d'action prochaine et permettent de mesurer les intentions du Gouvernement pour ces mêmes bases aériennes, sont passées de 3.250 à 4.438 millions, soit une augmentation de 36 p. 100 alors que l'année précédente ces crédits étaient demeurés stagnants. Nous pourrons ainsi accélérer le rythme du développement — de la construction dans certains cas — des principales plateformes de la métropole et de l'Union française, qui constituent — pour l'application d'une politique aérienne comme d'ailleurs de beaucoup d'autres politiques — un seul territoire.

Qu'il s'agisse de Marseille, de Nice, d'Ajaccio, de Bastia, de Bordeaux, d'Alger, de Fort-Lamy, de Douala, de Niamey, les installations de ces différents aérodromes vont être considérablement améliorées; cela répond à des nécessités urgentes car l'expérience a permis de constater que l'activité a été intense sur ces aérodromes. C'était donc suivre le bon chemin que d'épouser, dans l'application des efforts, le rythme même de l'activité aérienne.

S'il n'est pas fait mention de Paris, c'est que le développement du port aérien d'Orly — destiné à devenir la plaque tournante non seulement de notre système France-Union française mais encore une des principales plaques tournantes européennes — est assuré sur les fonds propres de l'aéroport de Paris. Il est plaisant de souligner en passant le dynamisme et la qualité de ces réalisations qui fourniront à notre réseau français une plateforme de premier ordre, digne de la France et de son réseau aérien.

A ce sujet, M. le sénateur Walker a fait sur la comptabilité de l'aéroport de Paris une remarque fondée, qui a trait au chapitre 45-61. Le plan comptable de l'aéroport de Paris avait soulevé certaines objections du ministère des finances, notamment pour les exercices 1950 et 1951. Nous avons eu, avec la direction de la comptabilité publique et avec le conseil supérieur de la comptabilité publique, des échanges de vues auxquels a participé l'administration de l'aéroport de Paris.

Le plan comptable de cet organisme fera l'objet de nouvelles propositions pour 1955. Dès à présent, je puis indiquer que, pour l'année 1954, l'état prévisionnel des recettes et des dépenses a été présenté dans le cadre du plan comptable approuvé par l'administration des finances.

L'effort que révèlent les documents qui vous sont soumis est encore plus important pour la navigation aérienne qu'il ne l'est pour les bases. Ce sont les crédits de la navigation aérienne qui permettent le fonctionnement des voies aériennes. En particulier, toute la signalisation électronique est inséparable de la sécurité pour laquelle nous rattrapons un retard assez considérable que la France avait laissé s'accumuler dans ce domaine par rapport à certains autres reseaux mondiaux. Les crédits d'entretien marquent un progrès de 14 p. 100 en passant de 534 millions à 611 millions, progrès qui, lui aussi, est rendu plus significatif si l'on se rappelle que, de 1953 à 1954, ces crédits avaient été en régression de 596 millions à 534 millions. Aussi peut-on penser que, l'année prochaine, on ne verra plus certains radiophares vitaux arrêtés par manque de pièces de rechange ou de gas oil, nécessaire pour faire fonctionner les groupes électrogènes dans les déserts d'Afrique. Là aussi, je suis certain de rejoindre une préoccupation de M. le rapporteur et de la Haute Assemblée.

Quant aux autorisations de programme, elles sont passées de 1.500 à 2.122 millions, soit 41 p. 100 d'augmentation. Je pense que ces chiffres se suffisent à eux-mêmes. Le Gouvernement entend marquer, de façon très nette, la volonté de rattraper ce retard dont je parlais tout à l'heure, qui a provoqué de vives critiques dans le milieu des transporteurs aériens internationaux. Il est absolument vital, non seulement pour la sécurité de nos lignes aériennes — ce qui serait déjà une raison suffisante — mais aussi pour l'économie de notre exploitation et pour l'expansion économique de nos territoires d'Afrique, que les transports aériens français ne soient plus handicapés par des insuffisances si notoires auxquelles j'entends qu'il soit porté remède rapidement.

En ce qui concerne les études et prototypes de matériel volant, les autorisations de programme ont fait l'objet d'un soin particulier. J'y reviendrai un peu plus tard, lorsque nous arriverons aux chapitres du matériel.

Enfin, je voudrais indiquer que les chapitres relatifs à ce que l'on appelait « l'aviation légère et sportive » — je dis ce qu'on « appelait », parce que nous allons transformer le nom même du service pour insister sur son caractère de formation et d'instruction, essentiel à nos yeux — portent une augmentation de crédits qui marque également la volonté gouvernementale de développer ces activités dont dépend l'avenir de l'aviation, puisqu'il s'agit d'une véritable pépinière du personnel navigant, pour l'armée de l'air comme pour les transports aériens.

A cette occasion, mesdames, messieurs, je dois rendre un hommage profond, ému et très attristé à Bertrand Dauvin. Ce jeune ouvrier de chez Citroën, passionné d'aviation, s'était forgé lui-même à la fois un moral, des connaissances, des compétences techniques. Nous avions en lui un pilote de vol à voile exceptionnel: il était déjà recordman du monde à vingt ans. Vous savez dans quelles conditions il est mort dimanche, au cours de sa deuxième nuit de vol sur les Alpilles, alors qu'il n'était plus qu'à quelques heures de battre le record du monde de durée en planeur. Les circonstances de sa disparition sont tellement poignantes que je suis certain que la Haute Assemblée sera d'accord avec le Gouvernement pour exprimer à sa famille, à ses camarades — car ses camarades restent et ce sont eux qui vont assurer la suite de l'œuvre entreprise par lui — tous ses regrets et toute sa gratitude. (*Nombreuses marques d'assentiment.*)

M. le rapporteur pour avis. La commission s'associe à votre hommage.

M. le ministre. Une autre situation budgétairement très difficile, administrativement très complexe, est celle du personnel de la navigation aérienne.

Tout à l'heure en entendant M. le rapporteur de la commission des moyens de communication parler des personnels navigants, de leurs qualités, de leurs efforts, je m'associais à ses paroles. Je pensais en même temps au travail de ceux qui, au sol, font le nécessaire pour que les hommes de l'air atteignent leur terrain dans des conditions aussi bonnes que possible. La situation du personnel de la navigation aérienne et de la météorologie n'est pas satisfaisante.

Dès mon arrivée au Gouvernement, c'est la première question que j'ai été amené à aborder. On se trouvait en présence de certains engagements pris dans des conditions confuses. Les différentes parties, aux séances qui avaient précédé la fin de la grève de 1953, exposaient de façon contradictoire.

Dans un premier temps, à la suite d'interventions énergiques et répétées, j'ai pu obtenir, grâce à la bonne volonté des services du budget et des finances, qu'en août et septembre soient réglées un ensemble de questions qui étaient en retard depuis de nombreux mois.

Puis, au cours du débat budgétaire devant l'Assemblée nationale, il est apparu de manière très précise que ce qui avait été fait et qui semblait en harmonie avec ce que nous savions des engagements pris en décembre 1953 ne correspondait pas, en réalité, à ces engagements. Personnellement, à plusieurs reprises, j'ai reçu les personnels intéressés, les représentants des syndicats et ceux des membres de mon administration qui se trouvaient avoir participé aux conversations de décembre 1953. Finalement, j'ai constaté que, comme d'ailleurs l'a exposé très clairement et très exactement M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, il y avait là un important malentendu.

En définitive, les engagements pris n'avaient pas été totalement respectés. Les conditions de gestion de ces personnels ne correspondaient ni à la nature de leur travail, ni à l'exacte appréciation d'une technique qui nécessite, à la fois des connaissances très sérieuses et, pour beaucoup de postes, en particulier dans les tours de contrôle ou dans les centres de contrôle de la circulation aérienne, un sens élevé des responsabilités. J'ai donc été amené à prendre une deuxième série de mesures. Tout d'abord, des retards dans les avancements, retards qui portent parfois sur plus de deux ou même trois années, sont en cours de rattrapage. Car il est indispensable que, dans toute administration, les avancements soient préparés, les tableaux d'avancement arrêtés en fin d'année, pour que l'application des avancements puisse se faire dans de très brefs délais après le vote du budget de l'année sorrespondante. Il en sera ainsi dorénavant.

Les transformations d'emplois doivent permettre à un nombre important d'agents de la navigation aérienne d'obtenir des emplois de contrôleurs, dont en réalité ils assument en fait les charges et les fonctions, parfois depuis plusieurs années: des mesures d'application immédiates ont été prises de telle manière que les emplois votés dans le budget de 1953 ne demeurent plus sans titulaires.

D'autre part les statuts des corps de la navigation aérienne sont à reviser, en particulier la barrière du principalat qui constitue pour une grande partie des agents une obstruction temporaire au déroulement d'une carrière normale. Ce point très important va faire l'objet d'une étude très prochaine en commission paritaire puis avec la fonction publique.

Le secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique saisi par moi connaît la nécessité de ces modifications. Il s'est déclaré prêt à entreprendre les travaux de revision en commun avec l'administration de l'aviation civile aussitôt que celle-ci aura effectué le déblayage dont je viens de parler.

En ce qui concerne la poursuite de la carrière de certains agents en fonction au Viet-Nam, si leurs emplois venaient à cesser, des engagements très précis ont été pris et ils seront, naturellement, tenus.

Enfin, le ministère des finances et des affaires économiques a donné son accord à l'extension des primes spéciales attribuées aux fonctionnaires dont l'activité est directement liée à la sécurité aérienne. Dans ces conditions, les personnels intéressés, constatant qu'il y avait de la part du Gouvernement un réel effort de bonne foi et de bonne volonté, ont poursuivi sans interruption leur tâche qui est particulièrement importante en cette période de l'année.

Il va sans dire — mais mieux encore en le disant — que je veillerai à ce que les engagements pris soient tenus d'une façon complète et rapide, que les retards soient rattrapés, qu'ils ne se reproduisent plus, enfin, que règnent dans ce domaine particulièrement important et particulièrement délicat du fait qu'il

s'y pose des questions humaines, une clarté, une netteté absolument indispensables pour l'expansion normale des activités de l'aviation marchande.

A propos des questions de personnel, M. le sénateur Dubois a fait observer que la situation des directeurs de l'aviation civile outre-mer n'était pas claire; je dois dire que je partage son sentiment. Nous avons engagé des conversations avec le ministère de la France d'outre-mer dans le sens indiqué par M. le sénateur Dubois de manière à faire cesser cette position d'infériorité dans laquelle se trouvent ces directeurs.

En ce qui concerne le chapitre 31-61, M. le sénateur Méric a souligné qu'une contradiction pouvait apparaître dans le classement de certains crédits et de certains personnels. J'indique à M. le sénateur Méric qu'il est apparu plus logique et de bonne administration que les ingénieurs des travaux publics chargés de l'entretien d'une base aérienne figurent au budget de l'aviation civile et soient, par conséquent, retirés du budget des travaux publics. Je lui indique qu'il n'y a pas eu d'autre raison dans ce transfert.

D'autre part, M. le sénateur Méric a fait une observation sur le chapitre 31-21.

D'après le décret pris en 1947, les personnels navigants du groupement aérien ont la même rémunération que ceux d'Air France, et je ne saurais trop louer le dévouement et la qualité de ces personnels!

Nous avons eu avec nos collègues des finances, à ce sujet, une discussion qui n'est d'ailleurs pas achevée. Deux thèses s'affrontent: la mienne, qui est d'ailleurs celle de M. le sénateur Méric, et celle qui consiste à dire que les primes de fin d'année d'Air France sont liées à une certaine productivité qui n'aurait pas son homologue au Gouvernement. D'où, pour l'instant, l'impossibilité d'aboutir à une solution concrète. J'indique à M. le sénateur Méric que, comme lui, je souhaite que nous puissions résoudre ce problème dans un sens favorable.

En ce qui concerne le personnel du service de l'aviation légère et sportive, le décret fixant les rémunérations est actuellement examiné par les services du budget. C'est la suite des majorations prévues par l'arrêté de septembre 1954 (primes de vol). Les crédits seront demandés par collectif, une fois le décret définitivement mis au point et signé. Les observations de M. le sénateur Méric à cet égard étaient pertinentes.

Un troisième chapitre fort important est celui de l'exploitation et de la coordination des transports aériens. Il faut souligner, en abordant le sujet, l'extension très satisfaisante du transport aérien français, dans son ensemble, en 1954.

L'examen rapide des chiffres de 1953 par rapport à 1952 ne faisait apparaître qu'une augmentation globale de 9 p. 100 du trafic, assez décevante, qui pouvait faire craindre une relative stagnation. Mais il faut tenir compte que cette année 1953 a été troublée — le mot est faible en l'occurrence — par deux arrêts importants: la grève d'Air France au mois d'août 1953 et cette grève des services de la navigation aérienne, dont j'ai parlé il y a un moment, du mois de décembre 1953.

Par contre, en 1954, la progression a repris de façon tout à fait satisfaisante et même remarquable. C'est ainsi que nous notons, à fin août, une augmentation d'environ 20 p. 100 du trafic, et l'on peut penser que, sur l'ensemble de l'année, cet accroissement va se maintenir et même peut-être se développer. Il y a là un signe manifeste de bonne santé et une base sérieuse d'espoir pour ce qui concerne cet aspect de notre expansion économique.

Je dois signaler, sur cette toile de fond très favorable, une amélioration certaine des rapports entre les compagnies exploitantes, qu'il s'agisse d'Air France, de la Compagnie générale de transports aériens Air Algérie, d'Aigle Azur, des Transports aériens intercontinentaux, de l'Union aéromaritime de transport, de la Chériffienne ou de Tunis Air.

L'équilibre entre Air France et les autres transporteurs a fait l'objet de conversations qui ont abouti, d'un commun accord, à un partage à égalité pour les longs courriers de l'Union française et à un rapport 60-40, tendant vers 55-45, sur la Méditerranée.

Air France conserve la quasi-totalité des liaisons internationales, sur lesquelles l'unité du pavillon français reste un des principes fondamentaux de la politique gouvernementale. Sur l'Union française, au contraire, il est essentiel de maintenir une concurrence, mais une concurrence organisée et constructive.

En septembre 1953, le Gouvernement a pris un décret-loi fixant les principes de la coordination. Ce texte prévoyait les décrets d'application qui étaient à prendre lors de mon arrivée au Gouvernement. Il était essentiel que ces textes d'application fussent pris pour éviter de voir se répéter ce qui s'était produit au cours des mois précédents, c'est-à-dire que les décisions gouvernementales, prises en application du décret de septembre 1953, demeurassent lettre morte du fait que les intéressés ou certains d'entre eux refusaient de les appliquer.

Tel est le sens du décret du 12 novembre 1954, qui ne cherche nullement à marquer une évolution vers des solutions d'autorité, mais qui donne aux transporteurs les garanties les plus sérieuses que leurs intérêts légitimes, leur situation et leur passé seront équitablement pris en considération.

J'ai, en effet, décidé — et je suis très heureux de fournir ces indications spécialement à M. le sénateur Dubois — d'apporter au conseil supérieur de l'aviation marchande, qui sera consulté avant toute mesure de coordination, les réformes qui lui permettront de travailler en toute clarté, afin de permettre aux intéressés d'exposer leurs thèses librement et publiquement.

La procédure de fonctionnement du conseil supérieur sera établie de façon à donner à ces débats toute la publicité et la clarté nécessaires. Cela, je crois, est de nature à apaiser des craintes, d'ailleurs compréhensibles, d'actes arbitraires. J'ajoute qu'il subsiste toujours un recours au conseil d'Etat si la légalité est violée ou si la décision prise cause un préjudice illégitime.

Le principe directeur des solutions à rechercher demeure l'accord amiable entre les parties et le moyen reste la négociation, dans laquelle le Gouvernement intervient comme amiable compositeur, comme conseiller, je dirais presque comme ami, en l'occurrence, tant il est important que ces problèmes si délicats de répartition, de trafic, de zones d'influence, reçoivent des solutions satisfaisantes. Ce n'est que dans le cas où il apparaîtrait réellement que tout accord est impossible, parce que telle ou telle partie n'admettrait pas ces concessions minima sans lesquelles aucun accord n'est possible — car il n'y a pas d'accord qui puisse prétendre donner satisfaction à 100 p. 100 aux parties en présence, nous le savons bien — ce n'est que dans ce cas que l'Etat se réserverait le pouvoir d'arbitrer. Mais j'ai tout lieu de penser, en particulier après les négociations préparatoires qui durent depuis des semaines, que l'existence même d'un recours final, d'une possibilité de décision ultime incitera les transporteurs qui auraient pu être enclins à trop d'intransigeance, à ce petit surplus d'intransigeance qui rend les accords impossibles, à laisser de côté ce petit surplus, de telle manière que l'accord puisse se réaliser, et cela assez rapidement car, ainsi que l'a dit si justement M. René Dubois et M. le rapporteur de la commission des finances, c'est un domaine dans lequel les choses ne peuvent pas traîner indéfiniment.

J'ajoute que le Gouvernement, ainsi que je l'ai déjà indiqué à l'Assemblée nationale, va s'ingénier à faciliter au Parlement sa tâche pour que le statut de l'aviation marchande vienne en discussion rapidement.

M. le sénateur Coudé du Foresto a abordé un chapitre difficile, celui des relations entre Air France et les compagnies étrangères. Son expérience personnelle nous sera précieuse et tout ce qu'il a dit a été soigneusement noté.

Ces relations sont réglées d'une part par les accords généraux de ce qu'on appelle l'A.I.T.A., c'est-à-dire l'association internationale des transporteurs aériens, et d'autre part par des accords particuliers sous forme d'accords interlignes. Air France en a signé de nombreux avec la plupart des grandes compagnies et cependant, monsieur le sénateur, on constate parfois certains dénigrements et l'emploi de procédés blâmables aux échelons d'exécution.

Ces dénigrements proviennent de la compétition entre transporteurs, mais d'une conception excessive, intolérable, de la concurrence.

Air France, dûment avertie et dont l'attention est certainement en éveil sur ce genre d'incidents, aura à intervenir de façon à faire respecter les accords généraux — ce qui implique la disparition complète d'incidents pénibles et dommageables, tels que ceux que M. le sénateur Coudé du Foresto a bien voulu rapporter.

En ce qui concerne les lignes du Pacifique, elles sont très éloignées, très onéreuses et il faudra se décider à faire sur ces lignes un effort qui sera — il ne faut pas se le dissimuler — un effort coûteux. C'est un problème que nous retrouverons d'ailleurs lors de la discussion du chapitre des contrats d'Air France.

J'indique à M. le sénateur Coudé du Foresto que s'il faut, sur certaines liaisons entre territoires français du Pacifique, emprunter des lignes étrangères, cette situation trouve sa réciproque, par exemple, dans la desserte de l'île Maurice, territoire britannique. Celle-ci n'est desservie que par Air France pour des considérations impérieuses de bon rendement. Il est

apparu, aussi bien aux Anglais qu'à nous-mêmes, que la solution économiquement la meilleure consistait en effet, sur certains tronçons, pour joindre la Nouvelle-Calédonie, à utiliser des appareils étrangers et, au contraire, pour la liaison avec l'île Maurice, à utiliser uniquement les appareils d'Air France.

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie, monsieur le sénateur.

Mme le président. La parole est à M. Coudé du Foresto, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Coudé du Foresto. En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, nous sommes dans l'obligation, pour assurer la liaison entre la Grande-Terre et les îles, d'utiliser des hydravions étrangers. C'est déjà assez fâcheux, mais, ce qui est encore bien plus grave, c'est qu'il vient d'être annoncé officiellement que ces hydravions ne circuleraient plus et que, par conséquent, il n'y aurait plus aucune liaison assurée entre la Grande-Terre et les îles Loyauté, les Nouvelles-Hébrides, les îles Wallis et, le cas échéant, Papeete. Par conséquent, nous serons amenés à ne plus utiliser que des liaisons maritimes lentes, irrégulières et souvent peu sûres.

M. le ministre. Monsieur le sénateur, vous venez à l'instant de développer la nécessité de faire, comme je viens de l'indiquer moi-même, un effort dans ce sens et je vous en remercie.

La question de la situation financière d'Air France a fait l'objet, à juste titre, des préoccupations des rapporteurs et de la Haute Assemblée tout entière.

Je vous rappelle brièvement l'évolution des rapports financiers entre l'Etat et la compagnie Air France depuis qu'elle a reçu sa forme actuelle. Tout d'abord, ces rapports étaient régis par la convention de 1946 qui instituait, par le jeu des garanties kilométriques, une véritable subvention d'équilibre. Le Parlement a clairement exprimé sa volonté de rompre avec ce procédé et un décret de septembre 1953 a substitué à ce système de la subvention d'équilibre un régime nouveau défini en plein accord avec la compagnie comportant l'établissement de contrats pour compenser les obligations d'intérêt général faites à la compagnie.

Ainsi, la convention de 1946 a pris fin au 31 décembre 1953 et des contrats auraient dû être établis avant le 1er janvier dernier.

Je dois dire que je n'ai trouvé à mon installation ni les contrats, ni même les textes d'application qui permettaient de les établir, car le décret de 1953 supposait des textes d'application.

Nous nous sommes donc mis au travail et je suis en mesure d'annoncer aujourd'hui que le décret d'application du décret-loi du 30 septembre 1953 est maintenant à la veille de paraître au *Journal officiel;* c'est une question de jours.

Ce texte précise la nature des obligations susceptibles de faire l'objet de contrats et, d'autre part, les modalités de passation des contrats. Parallèlement, sans attendre que ce texte ait paru, nous avons entamé les négociations avec Air France sur la préparation de ces contrats. Je crois pouvoir, là aussi, ne pas trop m'avancer en déclarant que dans le courant de janvier la situation sera enfin éclaircie et rétablie conformément à la volonté du Parlement.

Ces contrats comprendront tout d'abord l'exploitation du tronçon Saigon-Nouméa. Je signale, en passant, que le déficit de cette ligne qui se chiffre approximativement à 70 millions par an, pourrait être très réduit dans la mesure où les fonctionnaires de Nouvelle-Calédonie seraient invités à utiliser un peu plus les transports aériens.

Nous aurons, d'autre part, un contrat pour l'exploitation des avions Bréguet *Deux-Ponts*. C'est une question délicate. Aussi j'ai demandé qu'une commission comprenant des représentants des finances, de l'aviation civile et de la Cour des comptes procède à une expertise. Le rapport vient d'être déposé. Nous allons pouvoir maintenant nous saisir de ses conclusions. La Haute Assemblée sera heureuse, je pense, de savoir que cette affaire si compliquée, où tant d'intérêts publics et privés sont enchevêtrés, va trouver maintenant très vite une conclusion prise avec l'avis d'une série de personnalités dont ni la compétence ni l'impartialité ne peuvent être mises en doute.

Le troisième contrat a trait à la formation du personnel navigant qui, avec l'accord du Parlement, sera assurée pour l'ensemble des transporteurs aériens civils par la compagnie Air France, étant entendu que le recrutement sera effectué dans la plus large mesure parmi les personnels issus de l'armée de l'air, ou qu'à tout le moins la formation reçue par ces personnels, si coûteuse à l'Etat, sera utilisée au maximum. Il y a là une collaboration entre la société nationale et les sociétés privées qui ne peut qu'être des plus fécondes.

Un quatrième contrat est actuellement en cours d'établissement pour l'exploitation des lignes de l'Atlantique Nord et un cinquième pour l'exploitation du réseau des lignes européennes. Ces réseaux de par leur nature — et cela est vrai, également, pour les compagnies étrangères — sont déficitaires et le problème se pose de savoir si l'Etat désire que le pavillon français se maintienne sur ces lignes. Je pense que pas une voix discordante ne s'élèvera pour s'opposer à notre volonté de maintenir et, si possible, de développer notre position. Des négociations sont donc actuellement en cours entre la compagnie nationale et l'aviation civile sur une base contractuelle. Nous sommes maintenant à pied d'œuvre et je suis certain que nous allons pouvoir aboutir rapidement.

Reste une question de procédure. A ce propos, il faut aussi revenir un peu en arrière et constater qu'alors que depuis 1948 jusqu'à 1952 la situation financière de la compagnie Air France n'avait cessé de s'améliorer, au point de se rapprocher de très près de l'équilibre, à partir du deuxième semestre de 1953, en partie à cause des grèves d'août et de décembre, en partie également à cause de l'augmentation rapide des charges financières qui est la conséquence du renouvellement indispensable du matériel, la situation financière s'est détériorée. Certaines mesures de réorganisation, dont les effets sont aujourd'hui évidents, ont également joué leur rôle.

Par conséquent, pour 1953, il a été nécessaire de voter un crédit d'un milliard au collectif, en supplément du crédit de 1.500 millions qui aurait dû normalement être suffisant. En 1954, le dépassement par rapport au crédit voté sera plus important.

Des mesures efficaces sont nécessaires pour redresser la situation présente, l'idée générale étant de ne pas abandonner la compagnie nationale, par conséquent de lui compenser cette participation à l'intérêt public qu'elle assure, mais, par ailleurs, ne plus avoir recours à des subventions d'équilibre, de façon à laisser la compagnie dans un jeu normal de recherche systématique de meilleur rendement et d'amélioration de son exploitation.

Dans l'immédiat, il paraît souhaitable de suivre la procédure proposée par la commission sénatoriale des finances, de manière à ne pas rester sans crédits le 1er janvier. Ainsi que je l'ai indiqué, nous allons aboutir rapidement à la signature des premiers contrats, et même de tous les contrats, je le pense, d'ici quelques semaines. Si la procédure proposée par la commission sénatoriale des finances était suivie, nous disposerions de 1.504 millions au départ et le complément, qui lui aussi se traduira par des centaines de millions, sans qu'on puisse encore actuellement donner un chiffre, serait repris par collectif, ce qui permettrait aux Assemblées et particulièrement aux commissions qui, je dois le dire, ont étudié ce problème avec beaucoup de soin et sont allées profondément dans la recherche des solutions, d'être informées, de donner leur opinion et par conséquent d'apporter, sur une affaire aussi importante, la sanction parlementaire indispensable.

J'en viens maintenant au chapitre du matériel volant. Dans ce domaine, j'ai eu le bonheur d'arriver à un de ces moments où il a été possible, par une action rapide et aussi rationnelle que possible, de relancer l'industrie française sur des bases saines, rationnelles, concurrentielles, et non pas sur des espérances et parfois des illusions qui ont coûté extrêmement cher, ainsi qu'en témoigne les rapports relatifs aux sommes consacrées depuis un certain nombre d'années par l'Etat à la construction aéronautique.

Pour ma part, je suis certain que la construction aéronautique constitue un des domaines industriels dans lesquels la France a les meilleures chances de pouvoir s'établir concurrentiellement sur le marché international. Encore faut-il qu'on ne procède pas de façon approximative, avec des espérances ou des illusions, mais rationnellement et systématiquement.

Les appareils réalisés par l'industrie française doivent d'abord être capables de soutenir la concurrence internationale; c'est le problème essentiel de la qualité. Leur vente, sur un marché élargi, doit permettre l'amortissement des dépenses d'études engagées par l'Etat. Enfin ils doivent être fabriqués en série à des prix compétitifs.

M. le sénateur Méric me permettra de ne pas revenir sur le passé et plus spécialement sur la question des Armagnacs. Par contre, en ce qui concerne le *Caravelle*, biréacteur moyen courrier de 7 tonnes de charge utile et d'une vitesse de croisière de 750 kilomètres heure, si ce prototype est en avance sur les prévisions et les délais fixés, si nous avons maintenant la certitude qu'il volera en mai, je peux lui dire que le Gouverne-

ment veillera de près à ce que ce qui a pu se produire pour un autre appareil ne se reproduise pas pour le *Caravelle*, qui porte une grande part de nos espoirs.

D'autre part, la mise au point du *Hurel-Dubois* 32 est presque achevée. Nous avons pu faciliter une série de négociations, à la suite desquelles la Société nationale du Sud-Est, qui en a acquis la licence, devient la base d'un système de fabrication en série.

Voilà ce que nous avons trouvé en chantier et, qu'il s'agissait de mettre en place, d'animer. Pour l'avenir, j'ai reconstitué un comité qui existait et avait cessé de se réunir, le comité du matériel. Il comprend tous les utilisateurs français, la Société nationale et les transporteurs aériens privés, les services de l'aviation civile et la direction technique et industrielle, car il est absolument impensable qu'il y ait deux politiques aériennes, l'une boulevard Victor, l'autre dans les bureaux des services de l'aviation civile. En effet, il n'y a qu'un problème de matériel aérien malgré des aspects divers.

Ce comité du matériel a déjà tenu deux réunions plénières et il vient de constituer un sous-comité technique et un sous-comité économique, car il ne suffit pas d'apprécier la valeur de tel ou tel appareil, encore faut-il se livrer aux études préalables des marchés et aux comparaisons entre les différents types d'appareils, avant d'engager les dépenses élevées d'une recherche plus précise.

Ce comité du matériel est arrivé à la conclusion que le type d'appareil qui pouvait donner à la France un débouché sur le plan international était un biturbo-propulseur d'une trentaine de places pour les lignes d'apport. Et au mois de janvier, après avis des sous-comités technique et économique, le comité du matériel nous renseignera, d'une part, sur l'intérêt de la formule et, d'autre part, sur le choix du prototype à construire. Nous avons actuellement deux projets en concurrence: le Nord 2600 et le H D 70. C'est après étude minutieuse que l'un de ces projets sera retenu. Ensuite, le comité étudiera un programme d'appareils à voilure tournante et les dérivés possibles du Bréguet Deux Ponts.

Ce programme nous amène, pour 1955, à employer le crédit de 5.275 millions de la manière suivante: achèvement du Caravelle, 2.300 millions; lancement de fabrication, 500 millions; étude du biturbo-propulseur, 1.800 millions; montage de moteurs Wright sur le H D 32, 280 millions; enfin, pour les diverses études, dont celles du gyravion, 395 millions. De cette manière, nous sommes certains, autant qu'on peut l'être en pareille matière, que les deniers publics ne seront pas engloutis en vain, mais seront bien employés à fabriquer des appareils capables d'être vendus non seulement en France, mais même sur le marché international.

M. le rapporteur de la commission des travaux publics a réservé quelques paragraphes à la question des taxes, ou plutôt, comme il l'a dit lui-même, des redevances sur les aérodromes. Ces redevances ont été instituées afin de permettre le financement de la construction des installations commerciales rendues indispensables par le développement du trafic. Le décret n° 53-983 de septembre 1953 a organisé le régime des concessions et permis d'asseoir sur des bases juridiques précises la perception de redevances destinées à financer ces installations.

Les taux de ces redevances ont été longuement discutés et, à partir du 1er décembre dernier, des redevances devaient être perçues, en ce qui concerne les passagers, à Paris, Marseille et Bordeaux. *In extremis*, j'ai dû suspendre l'application de cette mesure, à Marseille et à Bordeaux, car certains tarifs n'étaient pas au point et, d'autre part, il n'y avait pas accord sur les modalités de perception avec les transporteurs dont on demandait le concours. Mais j'entends bien ne pas revenir sur le programme des travaux de 1955, ce qui est l'essentiel, et je voudrais seulement profiter du court délai que je me suis assigné pour modifier la part demandée à chaque mode de redevance, en particulier la taxe d'atterrissage, les redevances de stationnement ou locatives et la redevance sur les passagers, afin de pouvoir atténuer le taux de certaines d'entre elles qui soulèvent des appréhensions chez les transporteurs.

En même temps, j'ai préparé, d'accord avec les chambres de commerce, un décret qui associe plus étroitement les usagers à l'établissement des programmes de travaux.

Je voudrais terminer ce trop long exposé en parlant de la détaxe sur l'essence qui représente une espérance sans cesse remise pour le développement de l'aviation intérieure française. Sur la nécessité de ce développement, je pense que tout le monde est d'accord. Je crois pouvoir indiquer aujourd'hui que le démarrage d'un système comportant la détaxe de l'essence avion utilisée à l'intérieur pourra se faire en 1955 à une date qui n'est pas encore fixée, mais qui doit pouvoir l'être incessamment. Ce ne peut qu'être un grand progrès pour l'économie générale du pays.

Il me reste à prendre, d'autre part, certaines mesures de réorganisation en ce qui concerne les services de l'aviation civile, plus spécialement, et pour commencer, en ce qui concerne la navigation aérienne, en liaison d'ailleurs avec la situation des personnels au sol.

Dans ces conditions, j'estime que ce budget aura marqué un effort de redressement, une volonté d'action incontestables et qu'au vu des quelques résultats dont je peux faire état après quelques mois de travail, nous avons le légitime espoir d'un développement de l'aviation qui est absolument indispensable si la France veut réellement se tourner vers son avenir. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Monsieur le ministre vous venez de faire état, comme vous l'avez fait devant notre commission des travaux publics, de certaines améliorations que vous avez apportées dans la situation du personnel. Pourtant elles ne peuvent en rien modifier notre vote dans ce budget. Il est sûr que beaucoup reste à faire et que très peu a été fait dans ce sens.

Les agents de la météorologie ont-ils eu satisfaction, monsieur le ministre, pour les transformations d'emplois qu'ils réclament et que nous réclamons chaque année à l'occasion de ce budget ? Le personnel navigant a-t-il obtenu lui aussi satisfaction ?

D'autre part, chaque année aussi, nous réclamons l'octroi de la prime de technicité à l'ensemble du personnel de votre ministère de l'aviation civile et commerciale. Vous avez, devant l'Assemblée nationale et devant notre commission, affirmé que l'ensemble du personnel de l'aviation civile et commerciale allait pouvoir bénéficier de cette prime de technicité. Or, il reste un certain nombre de personnels occupant des fonctions au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, au service de la navigation aérienne, à l'école nationale de l'aviation civile.

Ces fonctions, au secrétariat général de l'aviation civile et commerciale, au service de la navigation aérienne, sont indispensables pour l'étude et la création des procédures et des règlements, l'étude et la mise au point des moyens aide-visuelle, radio-électriques, etc. Ceux qui les occupent, vous le savez, monsieur le ministre, ont passé des années sur les aérodromes et leur expérience permet de les envisager, de les créer et de les faire aboutir.

En ce qui concerne les personnels du corps de la navigation aérienne et de l'école de navigation civile et commerciale, il en est de même; ils sont des instructeurs des personnels exécutants sur les aérodromes, par exemple les inspecteurs de radar et autres.

Il y a, dans ces trois cas cités, disons un paradoxe, sinon une anomalie. Il serait souhaitable que, parallèlement à l'indemnité spéciale prévue par les décrets cités, soit créée une indemnité de technicité dont pourrait bénéficier les personnels utilisés dans ces fonctions.

En ce qui concerne le domaine de la construction aérienne, vous venez de nous indiquer, monsieur le ministre, un changement d'orientation. Nous nous en réjouissons, car c'est un scandale que, sur 214 appareils utilisés par la compagnie Air France et les compagnies privées, 24 avions seulement soient de fabrication française et que tous ont des moteurs étrangers. C'est un scandale de constater que, jusqu'à présent on ferme des usines de construction — espérons qu'il en sera autrement — alors que, comme c'est la règle dans les autres pays, l'industrie aéronautique française pourrait constituer le fournisseur principal de nos compagnies nationales et privées. Nos usines pourraient tourner à plein. Nos ouvriers, nos techniciens et nos ingénieurs valent ceux d'Angleterre et d'Amérique. Ceux qui, par intérêt, se font les détracteurs de l'industrie aéronautique invoquent constamment le prix élevé de nos appareils; on oublie de dire que notre industrie doit travailler sur des séries de dix ou de vingt appareils, alors que les capitalistes américains, qui sont devenus les principaux fournisseurs de notre aviation, travaillent sur des séries de 50 et plus.

J'ai déjà rappelé à cette tribune que lorsque le Gouvernement a passé marché de 100 Bréguet *Deux-Ponts*, le prix de revient était raisonnable pour ces appareils. Lorsqu'il a passé marché de 40 *Armagnac* avec leur outillage, le prix de revient était également raisonnable. Mais au lieu des 40 *Armagnac*, on n'en a fabriqué que 8, et 12 Bréguet *Deux-Ponts* au lieu de 100. Le résultat a été de faire monter le prix de revient des appareils français et ce sont les *Constellation* et les *Dakota* qui sillonnent le ciel de France tandis que nos ouvriers et nos techniciens sont menacés par le chômage.

Je voudrais dire quelques mots sur la situation d'Air France. La situation financière de cette société, que reflète le montant

du déficit, est certes très sérieuse. Vous avez parlé, monsieur le ministre, ainsi que certains de nos collègues, des grèves de 1953 pour expliquer les causes de ces déficits. Le Gouvernement et la direction d'Air France voudraient rendre responsable le personnel de ses difficultés actuelles. On ne procède plus à aucun embauchage, on licencie le personnel saisonnier et provisoire, on liquide le centre du Bourget, l'atelier auto de Paray et l'atelier de Marignane.

Or, nous considérons que le déficit d'Air France a d'autres raisons. Si, pour l'expliquer, on parle des grèves d'août 1953, on est beaucoup plus discret sur les conséquences de la politique gouvernementale: les meilleures lignes sont soumises maintenant à la concurrence des compagnies privées qui ont du matériel plus moderne que la compagnie Air France. Ces compagnies — vous le savez — transportent désormais plus de courrier postal qu'Air-France. Ces compagnies, enfantées avec l'appui de certains dirigeants d'Air France, ont des flottes telles qu'avec celle d'Air France elles offrent un tonnage supérieur à la demande. Des lignes sont ouvertes puis abandonnées, après que les techniciens d'Air France ont défriché, prospecté la clientèle et mis en place personnel et matériel.

D'autre part, il est hors de doute que la politique de fermeture des usines de construction française, que l'achat de matériel étranger ont eu de graves conséquences pour Air France. Rien que pour les pièces de rechange des appareils, commandées aux Etats-Unis plutôt qu'en France, Air France a dû décaisser, pour 1954, 300 millions par mois.

Une autre cause du déficit est le retard de livraison de certains appareils et l'arrêt des avions *Comet*. L'achat des *Comet* eût sans doute mérité un examen plus sérieux. Je n'insisterai pas à ce sujet, notre ami Noël a expliqué à la tribune de l'Assemblée nationale ce qu'il pensait de la politique pratiquée par la direction d'Air France.

Permettez-moi en passant d'indiquer à notre rapporteur de la commission des transports, pour répondre à ce qu'il a écrit dans son rapport, qu'il lui serait très facile, sans avoir de nombreux amis à l'intérieur de cette société, d'avoir tous les renseignements qu'il peut désirer, à la condition de s'adresser au personnel et de lire la presse syndicale éditée par les travailleurs de cette entreprise. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le rapporteur pour avis. J'y ai aussi des amis, mais ce ne sont pas les mêmes que ceux de M. Noël.

M. Dutoit. Je regrette que vous ayez écrit que M. Noël paraissait bien renseigné et que le parti communiste avait de nombreux amis au sein de la société Air France. Permettez-moi de vous dire que je n'ai pas besoin de m'adresser au personnel d'Air France pour les renseignements dont j'ai besoin et qu'il m'a suffi de lire la presse syndicale éditée par le syndicat d'entreprise d'Air France pour savoir ce qui s'y passe. Vous auriez pu opérer de la même façon.

Nous considérons que le personnel ne doit pas et ne peut pas faire les frais d'un déficit dont la cause essentielle réside dans la mauvaise politique pratiquée par le Gouvernement et par la direction d'Air France. Vous savez, monsieur le ministre, que le mécontentement est très grand actuellement. Un conflit paraît d'ailleurs inévitable entre le personnel d'exécution et la direction d'Air France. Vous refusez la revalorisation des salaires, l'application des 25.166 francs par mois, alors que la productivité du personnel a très régulièrement augmenté depuis 1947.

Permettez-moi quelques chiffres. Cette productivité est passée de 5 tonnes 8 au kilomètre payant transporté par agent en 1946, à 9 tonnes en 1950, 10 tonnes 5 en 1951, 13 tonnes 854 en 1953 et 15 tonnes 208 au 1er juillet 1954.

Par contre, les salaires n'ont pas changé. Mieux, fin 1953, la prime de fin d'année payée au personnel fut inférieure de plus de la moitié à celle de 1952. Cette prime a évolué de la façon suivante au cours des quatre dernières années: fin 1951, 10.000 francs au point 100, hiérarchisée par paliers; fin 1952, 12.000 francs au point 100, hiérarchisée comme les salaires. Fin 1954, après bien des tergiversations de la part du ministère, il est question d'une prime de 8.000 ou 10.000 francs. Ce taux, qui reconduit celui qui avait déjà suscité, l'an dernier, une vive protestation du personnel, alors que la direction d'Air France prétendait le justifier par les grèves de 1953, a provoqué cette année des mouvements d'autant plus importants que l'effort demandé au personnel, en 1954, a été très largement suivi. Le ministère et le conseil d'administration semblent vouloir lier la prime de fin d'année aux résultats comptables de l'entreprise qui font apparaître, pour 1954, un déficit du même ordre que celui de 1953, au lieu de la lier à l'augmentation de la productivité conformément aux promesses faites au personnel.

Le personnel, monsieur le ministre, ne peut être d'accord avec une telle position. Il considère: primo qu'une prime du genre ainsi envisagé ne saurait se concevoir que dans une situation saine de rémunération, or la position des salaires d'Air France se détériore de plus en plus par rapport aux entreprises similaires; secundo, les résultats comptables de 1954 sont alourdis par l'amortissement d'une flotte neuve sévèrement calculée puisque prévue pour cinq ans seulement. Si l'on considère, par ailleurs, le coefficient d'exploitation obtenu par le rapport des recettes aux purs frais d'exploitation, on constate que ce coefficient s'est amélioré en 1954, comme la productivité du personnel; tertio, la Compagnie nationale enregistre dans ses résultats financiers les conséquences d'une certaine politique des transports aériens dont le personnel n'est pas responsable et qu'il n'a pas cessé de dénoncer.

Compte tenu de ces raisons, le personnel d'Air France ne saurait admettre la simple reconduction du taux uniforme de 10.000 francs qui, l'an dernier et déjà cette année, a provoqué une amertume profonde et des mouvements nuisibles au climat et au rendement de l'entreprise. Vous savez, monsieur le ministre, que toutes les organisations syndicales, C. G. T., Force ouvrière, C. F. T. C., etc., sont d'accord sur cette question. La question de l'amélioration des salaires, rendue plus urgente par les améliorations acquises dans beaucoup d'entreprises similaires, ne semble pas préoccuper actuellement la direction d'Air France.

Le statut du personnel prévu par la loi de 1948 portant institution d'Air France n'est pas encore appliqué, six ans et demi après, dans sa partie hiérarchie, parce que quelques catégories du personnel seraient susceptibles de bénéficier de quelques points de salaire, mais il l'est, cela va sans dire, dans sa partie disciplinaire. L'équipement en uniformes ou vêtements de protection de certains agents est remis en cause. Les durées d'utilisation sont allongées, tout ceci au nom d'économies à réaliser.

La direction d'Air France dit que les salaires payés sont assez élevés. Elle donne des chiffres. Ces salaires sont d'ailleurs issus de moyennes compliquées dans lesquelles entrent les traitements des hauts cadres, en nombre pléthorique, le montant d'heures supplémentaires abusives ou encore des traitements coloniaux, nécessairement un peu plus élevés.

La vérité, vous le savez, monsieur le ministre, c'est qu'un agent à traitement mensuel débute à 23.500 francs par mois pour quarante-cinq heures de travail par semaine et qu'un ouvrier commence au salaire horaire de 120 francs. A ces taux s'ajoute une prime de productivité dont le montant n'est pas garanti au delà de 1.500 francs par mois. Voilà la vérité sur les salaires payés voici un an par Air France.

M. le ministre. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Dutoit. Volontiers.

Mme le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Je regrette beaucoup, monsieur le sénateur, mais deux manquements à la vérité dans cette affaire, c'est trop. D'une part, ce n'est pas 23.500 francs, mais plus de 26.000 francs que touche, au minimum, l'employé débutant à Air France. D'autre part, ce n'est pas 1.500 francs, mais 1.900 francs le minimum du taux de la prime de productivité.

M. Léon David. Même si ces chiffres étaient vrai, vous pensez que cela serait suffisant ?

M. le ministre. Je dis que les chiffres de M. Dutoit ne traduisent pas l'exacte vérité.

M. Dutoit. J'ai fait état des renseignements que je tiens des organisations syndicales du personnel. Je maintiens les chiffres.

M. le ministre. Ils sont faux.

M. Dutoit. Je ne sais pas, monsieur le ministre, si quelque chose a été fait dernièrement, depuis les quelques jours qui nous séparent de la dernière réunion de la commission; en tout cas, je maintiens les chiffres que j'ai avancés en ce qui concerne les traitements et la prime de productivité.

Si, ainsi que vous l'affirmez monsieur le ministre, vous avez fixé le traitement de début à 26.000 francs, si vous avez appliqué à votre personnel la recommandation de la commission nationale des conventions collectives qui a fixé le salaire minimum interprofessionnel garanti à 26.166 francs, permettez-moi de dire que ce sont les organisations syndicales ouvrières qui sont dans l'erreur, puisque cette semaine, le 18 décembre 1954, elles ont écrit au président du conseil d'administration. Le

syndicat général du personnel d'Air-France (C. G. T.), le syndicat national indépendant d'Air-France, le cartel intersyndical de l'aviation marchande (F. O.), le syndicat général des personnels des compagnies aériennes (C. F. T. C.) ont signé la note ainsi adressée à la direction. En voici les termes:

« Les organisations syndicales soussignées représentant l'ensemble du personnel des catégories... se sont réunies ce jour, 18 décembre, pour examiner à nouveau le problème des salaires et traitements du personnel d'Air France.

« Elles constatent: une insuffisance constante du pouvoir d'achat des travailleurs les contraignant à un niveau de vie de plus en plus bas, un décalage de plus en plus important entre les rémunérations d'Air France et celles des entreprises similaires.

« Ce décalage est d'autant plus inadmissible que les références professionnelles physiques et morales exigées du personnel d'Air France sont des plus rigoureuses.

« Elles constatent également que la décision de verser, en guise de prime de fin d'année, une somme uniforme de 10.000 francs n'a même pas l'avantage d'apporter une amélioration momentanée aux difficultés du personnel; que cette prime ne correspond pas aux efforts du personnel et le désavantage encore par rapport aux entreprises extérieures dans lesquelles se généralise de plus en plus la pratique du treizième mois; que, lors de l'application des échelles statutaires, la direction, qui en avait la possibilité, n'a fait aucun effort pour améliorer une hiérarchie qu'elle sait elle-même anormale.

« Elles rappellent leur demande d'augmentation des traitements et salaires sur la base du salaire minimum interprofessionnel garanti, défini par la commission supérieure des conventions collectives à 25.166 francs pour 40 heures de travail hebdomadaire.

« Elles demandent dans l'immédiat une augmentation de 5.000 francs mensuels ou de 25 francs de l'heure, en même temps que le rétablissement de la hiérarchie, conformément aux propositions faites par les syndicats le 22 septembre 1950. »

Donc, monsieur le ministre en lisant cette note émanant du personnel d'Air France, je suis obligé de constater qu'en réalité les travailleurs d'Air France ne débutent pas comme vous le dites à 26.000 francs, mais qu'ils en sont maintenant à réclamer l'application du salaire minimum interprofessionnel garanti à 25.000 francs pour 40 heures de travail par semaine, comme la loi l'exige d'ailleurs.

Avant de terminer, je voudrais signaler un autre point qui nous préoccupe: nous voudrions savoir ce que le Gouvernement entend faire de l'aéroport du Bourget. Air France a commencé déjà depuis deux ans le transfert du personnel à l'aéroport d'Orly. De 1.500, les effectifs sont tombés à 500 et la direction d'Air France entend précipiter le transfert définitif de ces 500 agents vers Orly.

En outre une autre compagnie privée, l'Union aéromaritime des transports, qui occupe sur l'aéroport du Bourget 700 travailleurs, prépare elle aussi l'évacuation.

Pourquoi cette fermeture ? Beaucoup d'entre nous se posent la question, d'autant plus que les installations d'Orly sont encore bien loin de valoir celles du Bourget, ce qui a d'ailleurs été dit à cette tribune. Le Bourget a plus d'un avantage sur Orly, notamment celui du climat. Le premier étant situé sur un plateau et le second dans une cuvette, il arrive souvent au second d'être impraticable quand le premier fonctionne. Du 10 au 17 novembre 1953, 33 avions ont été déroutés d'Orly au bénéfice du Bourget. Cette année encore, le 19 novembre, une dizaine d'avions d'Air France ont dû rallier le Bourget plutôt qu'Orly.

L'abandon de l'aérogare du Bourget créera de grandes difficultés à la société nationale, mais cette abandon aura aussi des répercussions directes sur l'exploitation d'Air France. La preuve c'est ce qui a suivi la liquidation, en juin 1953, de l'exploitation commerciale Air France au Bourget. A cette époque ce sont les compagnies étrangères qui ont été les plus grandes bénéficiaires de l'opération.

Il est sûr que, les installations commerciales du Bourget étant supérieures à celles d'Orly, la clientèle quitte Air France et que cette situation n'est pas de nature à rétablir l'équilibre financier de cette société que vous souhaitez, monsieur le ministre. Il est clair que l'abandon du Bourget a profité en premier lieu aux compagnies étrangères, notamment aux compagnies anglaises et que, de toute façon, l'intérêt d'Air France était, comme l'a démontré le comité d'entreprises de cette société, de maintenir une partie de son exploitation commerciale au Bourget, au moins, en attendant l'aménagement complet d'Orly.

Un dernier point. Il y a au Bourget des ateliers bien aménagés appartenant à Air France. Ces ateliers ne sont pas utilisés à plein. L'atelier d'entretien peut occuper 80 ouvriers. Avant 1953, il y en avait 60. Il en reste 30 aujourd'hui. A l'atelier mécanique, il y avait 53 ouvriers. Il en reste 11 aujourd'hui. Les compagnies privées, par contre, voient avec plaisir l'abandon de ces ateliers. Elles souhaitent pouvoir les utiliser sans bourse délier. Je vous pose, monsieur le ministre, une nouvelle question à ce sujet: pourquoi Air France, qui a installé ces ateliers à ses frais, est-elle disposée à les abandonner aux compagnies privées ?

Par ailleurs, pourquoi le centre de Marignane a-t-il été sacrifié, malgré l'intérêt incontestable d'avoir des ateliers aux portes de la Méditerranée ?

Nous pensons que la politique poursuivie à Air France est une politique de suicide et qu'il faut changer, si nous voulons arriver à sauver cette société et à faire que l'aviation civile et commerciale française soit complètement indépendante vis-à-vis des intérêts privés. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — I. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 15.253.486.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent:

A concurrence de 12.414.141.000 francs, au titre III: « Moyens des services »;

« Et, à concurrence de 2.839.345.000 francs, au titre IV: « Interventions publiques »,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi.

« II. — Les crédits inscrits au chapitre 45-81 « Transports aériens. — Rémunérations des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant les Etablissements français d'Océanie » sont provisoirement bloqués. Ils ne pourront être débloqués, par décret, qu'après intervention des contrats prévus au décret n° 53-956 du 30 septembre 1953 et dépôt d'un projet de loi tendant à ouvrir des crédits destinés à faire face aux dépenses entraînées par la conclusion de ces contrats. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état A annexe.

Je donne lecture de cet état.

Travaux publics, transports et tourisme.

II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 205.779.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Maurice Walker, *rapporteur de la commission des finances.* Mes chers collègues, avant de prendre la parole sur ce chapitre, je voudrais remercier M. le ministre de l'exposé qu'il nous a fait tout à l'heure, et souligner que c'est peut-être la première fois qu'à l'occasion du budget de l'aviation civile nous entendons un ministre s'engager d'une façon aussi précise, tout au moins dans la discussion générale. Si, tout à l'heure, au cours de la discussion des chapitres, nous allons reprendre un très grand nombre des questions auxquelles il a répondu dans son exposé, c'est que nous voulons insister sur des points privés et demander, dans le cadre des promesses générales faites précédemment, des promesses particulières

En ce qui concerne le chapitre 31-01, la commission a opéré un abattement indicatif de 1.000 francs pour protester contre la suppression du secrétariat d'Etat à l'aviation civile.

L'importance des fonctions assurées par l'aviation civile et les diverses politiques qui peuvent être adoptées en la matière réclament un arbitrage politique, que seul un secrétaire d'Etat pouvant y consacrer tous ses efforts est capable d'assurer efficacement, toutes réserves étant faites sur la nécessité, qui ne nous semble pas inéluctable, du maintien d'un secrétaire général s'il existe un secrétaire d'Etat

Mes chers collègues, sous le bénéfice de ces observations, je vous demande d'accepter l'abattement proposé par la commission des finances.

M. Jean Bertaud, *vice-président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le vice-président de la commission des moyens de communication

M. le vice-président de la commission des moyens de communication. Nous appuyons la demande présentée par la commission des finances par la voix de M. Walker.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le rapporteur et à M. le vice-président de la commission des moyens de communication que, en ce qui concerne cette question du secrétariat d'Etat, n'étant pas président du conseil, il m'est difficile de prendre une position officielle et certaine.

En ce qui concerne l'éventualité d'un secrétariat d'Etat à l'aviation civile, je n'ai, pour ma part, rien à redire. Ce qui importe, c'est que l'aviation civile soit convenablement gérée. C'est d'ailleurs dans cette préoccupation que la commission a opéré cet abattement. A l'inverse et d'une manière complémentaire, il est nécessaire qu'il y ait pour l'ensemble des transports une unité de direction. Cela peut, par conséquent, parfaitement permettre d'envisager une solution comportant le ministère des transports et des travaux publics tel qu'il est actuellement organisé, avec, le cas échéant, des secrétaires d'Etat pour les différentes branches.

Sous le bénéfice de ces observations, je crois que, si MM. les rapporteurs n'y voyaient pas d'obstacle, on pourrait s'en tenir au chiffre initial proposé par le Gouvernement.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Sans doute n'est-il pas nécessaire de maintenir l'abattement de 1.000 francs sur ce chapitre. Ce que nous désirions, c'était exprimer clairement que nous voulions un secrétariat d'Etat à l'aviation civile. L'opinion de M. le ministre concordant avec la nôtre, la commission des finances peut retirer la proposition qu'elle avait faite.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je désire simplement donner ici l'accord de la commission des moyens de communication sur la proposition de la commission des finances et faire une observation pour préciser que votre commission saisie pour avis a bien demandé le rétablissement d'un secrétariat d'Etat à l'aviation civile, mais non, sur le plan de l'administration — qui la regarde moins — la suppression du secrétariat général à l'aviation civile.

Mme le président. La commission des finances renonce donc à son abattement.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Madame le président, la commission des finances a opéré sur ce chapitre deux abattements de 1.000 francs, pour des raisons différentes.

Par son deuxième abattement, la commission des finances voulait protester contre le fait que l'avancement des personnels se faisait avec des retards considérables allant parfois jusqu'à quatre années, laissant ainsi certains crédits inemployés. Elle voulait aussi protester contre le fait que l'application de la loi du 3 avril 1950, relative à la titularisation des auxiliaires, n'est pas encore totalement exécutée. Elle voulait enfin attirer l'attention de M. le ministre sur le problème des notations qui subissent un certain retard et principalement, si mes renseignements sont exacts, dans les services extérieurs.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je crois avoir répondu tout à l'heure, dans mon exposé général, aux préoccupations qui ont guidé la commission lorsqu'elle a effectué cet abattement. Je ne peux que confirmer les paroles que j'ai prononcées il y a un instant, manifestant une volonté, déjà en action, de mettre un terme à des retards qui sont en effet inadmissibles.

Peut-être la commission se contentera-t-elle de ma déclaration et des premières réalisations déjà en cours ?

Mme le président. La commission maintient-elle son abattement ?

M. le rapporteur. Je crois qu'on peut très bien maintenir cet abattement qui n'entravera pas le fonctionnement du service et qui permettra peut-être, par la suite, de rappeler à M. le ministre ou à son successeur la promesse qui a été faite aujourd'hui.

M. le ministre. Probablement à son successeur! (*Sourires.*)

Mme le président. La commission maintient donc son deuxième abattement de 1.000 francs.

Par amendement (n° 1), M. Champeix et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent de réduire d'un million de francs le crédit du chapitre 31-01.

La parole est à M. Champeix.

M. Champeix. Monsieur le ministre, par le biais de cet amendement, j'ai voulu attirer votre attention sur le personnel du cadre temporaire de l'administration centrale du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale. Ce personnel se trouve dans une situation qui, si elle est maintenant consacrée à la fois par la durée et par les besoins, n'en demeure pas moins instable et incertaine.

La loi budgétaire n° 53-51 du 3 février 1953 avait autorisé la transformation des 25 emplois dont il s'agit en 24 emplois — puisqu'il y avait une extinction — du cadre administratif supérieur des services extérieurs. Mais il se trouve que cette titularisation n'est pas encore intervenue et cela crée une situation quelque peu équivoque.

Au surplus, monsieur le ministre, la titularisation autorisée par la loi budgétaire du 3 février 1953 ne résoudrait pas le problème d'une façon juste. La seule mesure qui s'impose en équité c'est, ce me semble, l'assimilation des agents temporaires de l'aviation civile aux agents temporaires des autres administrations centrales.

Il s'agit en effet d'agents qui ont même culture, en général la licence, dont le recrutement s'est effectué de façon absolument identique et dont les fonctions sont absolument similaires. Je me permets de signaler, d'ailleurs, que la situation a été réglée déjà, pour le tourisme, par un décret du 22 juillet 1952 paru au *Journal officiel* du 23 juillet; pour la présidence du conseil, par les décrets n° 53-324 et n° 53-328 du 14 avril 1953 parus au *Journal officiel* du 16 avril; pour l'agriculture, par un décret du 19 décembre 1953 paru au *Journal officiel* du 20 décembre; pour les affaires économiques, par la loi du 3 février 1953 parue au *Journal officiel* du 4 février et, pour les anciens combattants, par une loi du 3 février 1953 parue au *Journal officiel* du 4 février.

Je souligne enfin que, par décret n° 54-974 du 13 septembre 1954, la même mesure a été prise au bénéfice des agents de la marine marchande. Or, monsieur le ministre — vous le penserez, j'espère, avec moi — il serait paradoxal que M. Chaban-Delmas, ministre de l'aviation civile, ne réservât pas à une catégorie de ses agents de l'aviation civile un sort identique à celui que M. Chaban-Delmas, ministre de la marine marchande, a bien voulu réserver aux agents de même catégorie de la marine marchande.

En conséquence, monsieur le ministre, je vous demande, et c'était le but de mon amendement, la transformation des 24 emplois du personnel du corps administratif supérieur des services extérieurs détachés à l'administration centrale — correspondant actuellement aux 24 emplois des agents temporaires — en 24 emplois d'attachés et de rédacteurs d'un corps provisoire de l'administration centrale dont le statut devrait faire l'objet d'un décret qui serait pris dans les trois mois par le ministre des travaux publics, en l'occurrence encore par vous-même, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Les observations présentées par M. Champeix sont parfaitement pertinentes. Il est vrai que diverses administrations et notamment les services de la marine marchande ont intégré leurs agents temporaires dans des emplois de rédacteurs créés à cet effet. Je parlais tout à l'heure de l'unité des transports. Il paraît normal de commencer par réaliser l'unité des traitements réservés aux agents de l'administration centrale, marine marchande et aviation civile en particulier. Il

convient donc de faire bénéficier des mêmes avantages des personnels similaires.

Un décret doit être pris en application de l'article 6 de la loi du 17 août 1948, tendant au redressement économique et financier. L'opération ainsi envisagée entre dans le cadre de cette loi. C'est ce que je compte faire, monsieur le sénateur.

Mme le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Champeix. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse qui est une promesse. Tenant compte de cette promesse, que vous n'oublierez pas, j'en suis sûr, mais que je n'oublierais pas non plus si vous n'y donniez pas suite et que je vous rappellerais avec une ténacité un peu têtue, je retire volontier l'amendement que j'avais déposé.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 6), M. Jacques de Menditte propose de réduire le crédit de ce même chapitre 31-01 d'un million de francs.

L'amendement est-il soutenu ?

M. le rapporteur. Cet amendement a le même objet que le précédent. Nous venons d'obtenir satisfaction et je pense qu'au nom de M. de Menditte, je peux le retirer.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-01, avec le chiffre de 205.780.000 francs.

(*Le chapitre* 31-01, *avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 17.132.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-11. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Rémunérations principales, 367.261.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission des finances a opéré un abattement au chapitre 31-11, mais nous aurions pu en faire un sur tous les chapitres où il est question du personnel en service en Indochine.

Les propositions budgétaires suppriment les crédits, mais aussi les emplois des personnels qui se trouvaient en Indochine au moment du transfert du personnel.

Or, ces personnels restent dans le cadre de l'administration et peuvent un jour rentrer en France. Dans ce cas, l'administration n'a plus de postes pour eux.

La commission demande à M. le ministre comment il espère résoudre le problème qui se poserait dans cette éventualité.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. J'indique à M. le rapporteur de la commission des finances que nous avons adopté la solution de nomination en surnombre qui donnerait, le cas échéant, toute garantie d'emploi aux intéressés.

J'ai saisi M. le secrétaire d'Etat aux finances d'une demande de confirmation de l'assurance qu'il m'avait donnée verbalement que ce personnel serait bien repris en surnombre s'il regagnait la métropole en 1955.

Je ne pense pas qu'il puisse y avoir la moindre difficulté à ce sujet, étant donné les conversations qui sont en cours, qui ont pratiquement abouti à un accord de principe et qui n'attendent plus que la sanction d'une lettre.

M. le rapporteur. La commission a satisfaction. Elle ne maintient pas la réduction indicative et propose, en conséquence, pour le chapitre 31-11, le crédit de 367.262.000 francs.

Mme le président. Par amendement (n° 7), M. Jacques de Menditte propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Walker, pour défendre l'amendement.

M. Maurice Walker. Cet amendement tend à demander au ministre des explications en ce qui concerne les mesures nouvelles prévues au chapitre 31-11. En effet, au paragraphe 4° des mesures nouvelles, il est indiqué qu'on va procéder à la suppression de 30 emplois dits vacants. Il nous revient que, par exemple, dans le cas des secrétaires administratifs, l'effectif budgétaire est de 72 et que l'effectif réel est également de 72. Si nous suivons le ministre, je me demande comment on va en supprimer deux, car ces deux fonctionnaires sont en fonction régulièrement et le ministre des finances a d'ailleurs accepté leur titularisation. Pour les autres, la question se pose dans les mêmes conditions.

D'autre part, j'ajoute que j'avais compris que cette suppression était compensée par la création d'un poste d'attaché civil de l'air au chapitre 31-01, poste supprimé par l'Assemblée nationale et non rétabli par le Conseil de la République. Je ne comprends pas la mesure proposée au paragraphe 4° du chapitre 31-11 et je demande à M. le ministre de nous donner des explications.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Il est certain qu'à première vue la question se pose. Cependant l'explication est simple.

Il s'agit de personnels détachés par d'autres administrations à l'aviation civile et qui quitteront leur cadre pour être détachés dans un autre corps. C'est un effort de mise en ordre que certainement la commission des finances appréciera.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je ne suis pas tout à fait satisfait car, si mes renseignements sont exacts, ces personnels sont en ce moment en fonction et sont payés régulièrement. Je ne vois pas comment on peut les renvoyer dans d'autres administrations si actuellement ils font vraiment partie de la vôtre, tant au point de vue du travail fourni que de leur rémunération. Je crois qu'il doit y avoir une confusion.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il n'y a pas confusion, mais simplement le fait qu'il faut mettre de l'ordre. Le travail peut, en étant réparti d'une manière différente, être assuré par les fonctionnaires de l'aviation civile. Je le répète, c'est la raison pour laquelle, je pense que la commission des finances doit être satisfaite de cette manière de procéder.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je suis satisfait, mais je demeure quand même assez troublé.

Voilà donc des fonctionnaires qui ne faisaient pas un travail bien défini, on va pouvoir supprimer leur emploi, les renvoyer dans une autre administration. D'autre part, on va charger ceux qui sont actuellement là d'un travail supplémentaire. Il paraît que les choses s'arrangent ainsi; je le veux bien mais je ne suis pas convaincu.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le rapporteur, il m'est arrivé personnellement dans une administration que j'ai dirigée il y a quelques années de réduire l'effectif du personnel de 20 p. 100, ce qui a entraîné la suppression de nombreux emplois inutiles. Pourquoi inutiles ? Parce que, à un moment donné, on s'est livré à une étude systématique des tâches et que l'on s'est aperçu qu'il y avait, en effet, des simplifications possibles.

Je crois donc qu'il était important que l'Etat se donnât à lui-même cette tâche essentielle de mettre de l'ordre dans ses affaires. Je suis persuadé que si l'on reprenait la question dans les administrations publiques et même dans certaines entreprises privées — nous en connaissons chez lesquelles le travail est mal organisé — on arriverait à un meilleur rendement et à des économies.

Cela me paraît très important et je crois que la commission des finances doit être satisfaite de constater que nous nous efforçons d'agir au mieux et de tendre à un meilleur rendement tout en tenant compte du facteur humain, ce qui est indispensable.

Mme le président. Je rappelle que la discussion porte sur un amendement présenté par M. de Menditte et non sur un abattement de la commission des finances.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit, en effet, d'un amendement de M. de Menditte, mais M. le ministre a raison de dire que la commission des finances s'intéresse beaucoup à ce problème du coût et du rendement des services publics.

Si la question peut-être résolue ainsi, personnellement, je n'y vois pas d'inconvénient et je crois que mon collègue, M. de Menditte, penserait comme moi, mais j'espère que, l'année prochaine, nous n'aurons pas d'incident à ce sujet.

Sous le bénéfice de ces observations, je crois pouvoir retirer l'amendement de M. de Menditte.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-11 avec le nouveau chiffre de 367.262.000 francs.

(*Le chapitre* 31-11 *est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Indemnités et allocations diverses, 14.725.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a fait subir au crédit de ce chapitre un abattement pour manifester son étonnement de voir que l'indemnité pour sujétions spéciales, destinée à rémunérer les agents travaillant dans des conditions particulièrement pénibles, n'est pas étendue au personnel administratif.

Seuls bénéficient les spécialistes de la navigation aérienne et de la météorologie, mais les personnels administratifs n'en profitent pas, alors qu'ils travaillent dans des conditions climatologiques semblables. En tout état de cause, il ne s'agirait que de dix-huit agents selon l'effectif budgétaire.

Nous avons opéré cet abattement de crédit pour signaler le problème à M. le ministre et lui demander de prendre une décision dans ce domaine.

M. Dutoit. Vous ne serez pas ruiné pour dix-huit agents!

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il est certain qu'on ne sera pas ruiné pour dix-huit agents, monsieur le sénateur, mais il est certain aussi que pour arriver à obtenir l'application de ces primes, il a fallu des mois et même des années.

Nous y sommes parvenus étant formellement entendu que ces primes qui correspondent réellement à un service tout à fait particulier qui n'est pas fait par le personnel administratif, seraient allouées à ceux seulement qui font ce travail et non à ceux qui ne le font pas. C'est la raison pour laquelle je déclare formellement à la commission des finances qu'il n'est pas question d'attribuer ces primes au personnel administratif, car ce serait contraire non seulement aux contrats intervenus entre les services de l'administration centrale, mais contraire à l'esprit même et à la création de ces primes.

Mme le président. L'abattement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. La commission ne connaissait pas l'existence de ces contrats quand elle a fait son abattement. Après les explications que vient de donner M. le ministre, elle le retire et propose, en conséquence, pour le chapitre 31-12, le chiffre de 14.726.000 francs.

Mme le président. Par amendement (n° 8), M. Jacques de Menditte propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Walker, pour soutenir l'amendement.

M. Maurice Walker. Cet amendement tend à demander à M. le ministre pourquoi il n'a pas prévu, comme au chapitre 31-02, un crédit pour le payement d'une indemnité pour productivité et services rendus au personnel des services extérieurs.

Cette prime, pour laquelle le chapitre 31-02 prévoit un crédit en faveur du personnel des services centraux, devrait être, selon M. de Menditte, payée également au personnel des services extérieurs.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. L'article 35 du statut général des fonctionnaires (loi du 19 octobre 1946) a prévu la possibilité d'attribuer des primes de rendement aux fonctionnaires dans certaines conditions. Actuellement, seuls les personnels des administrations centrales ont déjà bénéficié d'une indemnité spéciale, à défaut de la prime de rendement qui n'est pas encore généralisée.

L'attribution d'une prime de rendement aux personnels des services extérieurs pose un problème d'ordre général qui ne peut être résolu que par une mesure d'ensemble commune à tous les fonctionnaires.

Nous sommes actuellement en conversation à ce sujet avec les services de la fonction publique. Ces discussions, qui se poursuivent, ne sont pas toujours très aisées, vous en conviendrez.

Mme le président. La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. M. le ministre semble d'accord sur le principe. Sous le bénéfice des discussions en cours et sous réserve de l'approbation finale, je retire l'amendement de M. de Menditte.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 31-12, avec le nouveau chiffre de 14.726.000 francs.

(*Le chapitre* 31-12 *est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-13. — Services extérieurs. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 531 millions 402.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-21. — Navigation aérienne. — Rémunérations principales, 1.790.549.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a opéré un premier abattement de un million de francs sur le crédit de ce chapitre afin de demander à M. le ministre s'il entend régulariser la situation des ingénieurs de la navigation aérienne, dont les opérations d'intégrations ne sont pas terminées. Il me semble que le budget des charges communes permettrait de régulariser cette situation anormale. Cette mesure n'aurait d'ailleurs pas d'incidences financières nouvelles, les crédits étant inscrits dans le présent chapitre.

M. Julien Brunhes. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Si j'ai demandé la parole, c'est pour appuyer les observations de M. Walker et de notre collègue M. Coudé du Foresto sur l'article 31-21 concernant la rémunération des ingénieurs de la navigation aérienne. On ne peut logiquement prétendre que leur rémunération est prévue depuis six ans alors que leur situation a toujours le même caractère de précarité qu'au 1er janvier 1948! C'est pourquoi j'ai déposé un amendement qui viendra plus tard lors de la discussion de l'article 3 du projet de loi demandant que l'intégration définitive et la titularisation des ingénieurs de la navigation aérienne soient inscrites dans la loi. Je tiens à vous dire, ainsi que l'ont fait MM. Walker et Coudé du Foresto tout à l'heure, qu'il est évident que si nous votons le chapitre 31-21, c'est pour que vous réalisiez cette intégration définitive d'ingénieurs qui, non seulement n'ont pas démérité depuis le 1er janvier 1948, mais dont les qualités et la valeur sont telles qu'il est temps que leur situation précaire cesse.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je me trouve dans une situation cornélienne, en ce sens que la proposition faite par M. Julien Brunhes en développant l'amendement qu'il vient de présenter à l'instant même pourrait constituer une solution à un problème qui menace de se révéler inextricable et insoluble.

Malheureusement, nous sommes tous tenus par le règlement et je suis obligé, en la matière, de rappeler que la loi budgétaire ne doit comprendre que des mesures strictement relatives au budget lui-même. Dans ces conditions, je ne peux que demander au Conseil d'appliquer l'article 10 de son règlement qui vise ce genre de proposition.

M. Julien Brunhes. Il n'y en a aucune!

Mme le président. Pour le moment, monsieur le ministre, nous ne discutons d'aucun amendement; nous examinons les modifications apportées à ce chapitre par la commission des finances.

M. Julien Brunhes. Il n'y a pas d'amendement sur le chapitre 31-21!

M. le ministre. Je vous prie de m'excuser; je croyais que nous étions parvenus à un article 5 (nouveau), proposé par amendement. S'il ne s'agit que du chapitre 31-21, je ne peux pas m'opposer à l'abattement indicatif de la commission des finances.

Mme le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. J'avais demandé la parole pour répondre à M. le ministre; mais, comme il vient lui-même de faire une confusion, puisqu'il a parlé sur l'amendement et non sur le chapitre, je me réserve de parler sur l'amendement quand il viendra en discussion, pour réfuter les arguments de M. le ministre.

Mme le président. Le premier abattement de un million est donc maintenu.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances au sujet du deuxième abattement effectué par cette commission.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, le deuxième abattement a pour but d'appeler l'attention de M. le ministre sur la question de l'avancement des ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne.

La commission des finances espère, et elle l'estime, que les créations et les suppressions d'emplois figurant au budget correspondent aux besoins de ce ministère. J'ai fait dans mon rapport un tableau détaillé de la situation. Du fait du recrutement des ingénieurs d'exploitation, leur avancement ne peut se faire dans les conditions normalement observées dans la fonction publique.

La commission des finances m'a chargé de demander à M. le ministre comment on pourrait, compte tenu de ces difficultés, accorder à ces ingénieurs l'avancement qu'ils sont en droit d'attendre.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, je crois pouvoir sur ce point fournir des explications très satisfaisantes. Des dispositions statutaires fixent à 40 p. 100 le nombre des fonctionnaires de ces corps susceptibles d'être nommés au principalat de leur grade, compte tenu des mesures prises récemment et dans lesquelles figuraient des dérogations, prises en accord avec la fonction publique et le budget, ce qui va permettre des nominations en surnombre et, par conséquent, un avancement de grade à une allure plus normale.

Mme le président. La commission maintient-elle son abattement ?

M. le rapporteur. La commission y renonce, madame le président.

Mme le président. L'abattement n'est pas maintenu.

M. le rapporteur. Je demande la parole .

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission avait opéré un troisième abattement de 1.000 francs parce qu'elle estime que le personnel des corps de navigation aérienne (ingénieurs et contrôleurs) dont les modalités de recrutement sont comparables à celles du corps des ponts et chaussées, devrait bénéficier des mêmes indices de traitement que les personnels de ce corps.

En effet, l'échelle indiciaire des ingénieurs de la navigation aérienne est de 300 à 750 contre 315 et 780 pour les ponts et chaussées, celle des ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne de 225 à 450 contre 250 à 475, celle des contrôleurs de 185 à 315 contre 185 à 340 et classe exceptionnelle 360 pour les ponts et chaussées.

Je demande à M. le ministre s'il n'est pas possible d'égaliser les conditions de rémunération de ces personnels qui font évidemment le même travail.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Cette question est posée depuis six ans. Elle est pendante devant le conseil supérieur de la fonction publique et la fonction publique elle-même. Sur ce sujet, je ne peux que me référer aux précédents et indiquer que la question va demeurer posée. Mais je n'en attends pas de réponse très rapide.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, vous ne serez pas étonné que la commission des finances maintienne son abattement sur ce point.

Mme le président. L'abattement est maintenu.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Enfin la commission avait proposé un quatrième abattement de 1.000 francs pour obtenir des explications sur l'utilisation du crédit de 1.284.000 francs voté en 1954 en vue de permettre l'attribution de l'indice de traitement 630 aux quatre ingénieurs de navigation aérienne exerçant les fonctions de directeurs de l'aéronautique dans les territoires d'outre-mer.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. L'attribution de l'indice fonctionnel 630 aux directeurs de l'aéronautique civile outre-mer a été demandée en 1951. Nous trouvons là un des aspects de la préoccupation de M. le rapporteur de la commission des travaux publics et des moyens de communication.

La fonction publique jugea l'attribution inopportune, mais précisa qu'elle ne s'opposerait pas à ce que les frais entraînés par ces fonctions soient compensés par l'octroi d'une indemnité. Le budget accepta par contre que quatre postes puissent bénéficier de l'indice 630. Sur sa suggestion, le crédit fut inscrit au budget de 1952 et il a été depuis reconduit.

Le projet de décret a reçu l'accord du budget, de la France d'outre-mer, des Etats associés, des affaires étrangères et de l'intérieur et, je n'ai pas besoin de le dire, de l'aviation civile.

Il s'est heurté de nouveau à l'opposition de la fonction publique qui considère la mesure comme une création d'emplois de directeurs de l'aéronautique civile nécessitant un décret en conseil des ministres, après avis du conseil supérieur de la fonction publique et une modification du décret du 7 juin 1948. D'autre part, elle persiste à juger la mesure inopportune et propose une indemnité.

Voilà comment nous nous trouvons dans une situation non encore réglée en ce qui concerne l'application de l'indice 630 aux directeurs intéressés. Sur ce point, je crois que la commission des finances est maintenant tout à fait rassurée sur la volonté de l'aviation civile d'arriver à ses fins entièrement par un procédé qui ne soit pas oblique, mais réglementaire.

Mme le président. Monsieur le rapporteur, maintenez-vous votre abattement ?

M. le rapporteur. Précisément pour encourager M. le ministre dans sa position, la commission maintient l'abattement.

Mme le président. Le quatrième abattement est maintenu.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-21 avec le chiffre de 1 milliard 791.549.000 francs, résultant des votes qui viennent d'être émis.

(*Le chapitre* 31-21, *avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-22. — Navigation aérienne. — Indemnités et allocations diverses, 270.222.000 francs. »

La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, je voudrais que vous nous donniez l'assurance que, pour le 6° les mesures nouvelles du chapitre 31-22, « ajustement aux besoins réels des crédits concernant l'indemnité de risques professionnels », on autorise les ingénieurs de la navigation aérienne, et en général le personnel de ce service, à accomplir effectivement des heures de vol, sans qu'ils soient obligés de les payer sur leur propre traitement.

Je crois qu'il est absolument nécessaire que l'ensemble des fonctionnaires de la navigation aérienne en service à terre dans les services du secrétariat général de l'aviation civile, puissent avoir effectivement une indemnité suffisante pour pouvoir voler.

M. le ministre. Je suis en mesure de vous donner cette assurance, monsieur le sénateur.

Mme le président. Je suis saisie de trois amendements sur ce chapitre 31-22.

Par amendement (n° 2), MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Il s'agit d'une question que j'ai soulevée tout à l'heure à la tribune en ce qui concerne les contrôleurs de la navigation aérienne.

Les techniciens et les agents de la navigation aérienne réclament leur reclassement. Ce n'est pas une demande nouvelle pour nous, puisque déjà, dans les années précédentes, nous avions soulevé cette question par nos amendements dans la discussion du budget.

Ces agents, classés dans le corps des téléphonistes, ont tendance à quitter de plus en plus la navigation aérienne pour aller exercer les mêmes fonctions dans des maisons privées où les salaires sont très sensiblement plus élevés. Ils s'élèvent à 60.000 francs par mois au lieu de 24.000. Ils reviennent — d'ailleurs cela a été indiqué — assurer l'entretien du matériel de la maison qu'ils ont quittée pour l'exécution de contrats

que celle-ci doit, par manque de personnel, passer avec des firmes privées.

Ces techniciens n'ont pas de statut bien défini; ils exercent en réalité les fonctions de contrôleurs de télécommunications de la navigation aérienne. Nous pensons que pour régler cette situation il conviendrait de reclasser ces agents dits dépanneurs dans le cadre des contrôleurs de communications aériennes.

J'indique en terminant que déjà l'année dernière notre Assemblée avait voté un amendement dans ce sens.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. J'indique à M. le sénateur Dutoit que les dépanneurs sont compris parmi ceux qui vont toucher maintenant la prime spéciale de technicité à la suite de l'obtention d'un crédit nouveau de 46.500.000 F qui vient de permettre de prendre différentes mesures considérées par les organisations syndicales comme leur apportant des satisfactions suffisantes pour poursuivre le travail, comme je l'ai indiqué tout à l'heure.

Je crois donc que M. Dutoit a satisfaction.

M. Dutoit. Monsieur le ministre, je vous parle du reclassement tandis que vous me parlez de la prime. Il est sûr que ces agents vont obtenir le bénéfice de la prime de technicité; mais je vous ai posé la question du reclassement de ces agents dans un grade où ils devraient rentrer normalement.

Il y a plusieurs années que nous posons cette question.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Madame le président, je réponds en parlant des primes parce que nous sommes sur le chapitre concernant la prime; pour le reclassement, il en était question dans le chapitre précédent.

M. Dutoit. Dans ces conditions, monsieur le ministre, je ne vois pas pourquoi cette question a été discutée à l'Assemblée nationale, sur ce chapitre 31-22. J'ai étudié la question, elle a fait l'objet d'une discussion sur le chapitre 31-22 à l'Assemblée nationale. C'est pourquoi je me suis permis de proposer un amendement sur ce chapitre même. Je ne comprends pas pourquoi il en irait différemment dans cette assemblée. C'est votre travail, monsieur le ministre, que j'ai en main.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Le chapitre 31-22 concerne les primes et je ne peux donc répondre que sur les primes. Je rappelle à M. Dutoit que ce que j'ai indiqué tout à l'heure sur les transformations d'emploi joue également en faveur de ces agents. Je continue donc à lui exprimer que je crois réellement qu'il a satisfaction.

Mme le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Dutoit. Puisque M. le ministre affirme que nous avons satisfaction sur le reclassement, je crois que je peux retirer l'amendement. J'espère que l'année prochaine, nous ne serons pas obligés de revenir avec le même amendement!

Mme le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 13) MM. Dutoit, Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 31-22 de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je crois que celui-ci est bien dans le cadre du chapitre. Il s'agit des primes pour les agents du secrétariat général de l'aviation civile et commerciale, des services de la navigation aérienne et de l'école nationale d'aviation civile.

Tout à l'heure, j'ai expliqué l'objet de cette demande. J'ai indiqué que pour les trois catégories citées, il devrait être attribué, parallèlement à l'indemnité spéciale prévue par les décrets du 30 décembre 1953 et du 26 mars 1954, une prime de technicité dont devraient bénéficier les personnels utilisés dans ces fonctions. J'ai indiqué, aussi, et je ne vais pas le répéter, que ces fonctions étant indispensables à la bonne marche de la sécurité aérienne, il apparaît que cette création, entraînant une dépense minime, établirait un climat plus favorable chez les personnels déçus de la non-attribution d'une indemnité à laquelle il leur semble logique de prétendre.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Là encore, nous nous trouvons en présence de la récente obtention d'un crédit de 46.500.000 francs. La liste des personnels techniciens susceptibles de recevoir cette prime, grâce à ce nouveau crédit, a fait l'objet d'un accord entre les organisations syndicales et le Gouvernement.

Dans ces conditions, je pense que M. Dutoit peut être rassuré.

Mme le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Dutoit. Nous le retirons, madame le président.

Mme le président. Par amendement (n° 16), MM. Dutoit, Marrane, David et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Nous retirons cet amendement.

Mme le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-22 avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 31-22 *est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-31. — Groupement aérien. — Rémunérations principales, 152.483.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a effectué un abattement pour demander à M. le ministre des explications au sujet de la suppression du crédit de 2.200.000 francs voté l'an dernier et afférent à la prime de fin d'année distribuée au personnel navigant et non navigant.

Je voudrais savoir, par la même occasion, si ce crédit a été utilisé au cours de la présente année et pourquoi on le supprime aujourd'hui. Selon nous, cette suppression est contraire à l'application du décret du 5 mai 1947.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Madame le président, j'ai indiqué tout à l'heure dans quelles difficultés nous nous trouvions, difficultés internes, entre les services des administrations centrales. Ces difficultés ne sont pas levées. Elles subsistent et je ferai ce que je pourrai pour les surmonter.

Mme le président. L'abattement est-il maintenu ?

M. le rapporteur. N'obtenant pas de réponse satisfaisante, je maintiens l'abattement proposé par la commission des finances.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le chapitre 31-31 au chiffre de 152 millions 482.000 francs proposé par la commission.

(*Le chapitre* 31-31 *est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 31-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Rémunérations principales, 13.641.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Indemnités et allocations diverses, 15.222.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-51. — Météorologie nationale. — Rémunérations principales, 1.062.614.000 francs. »

Par amendement (n° 3) M. Dutoit, Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. J'ai déposé cet amendement pour attirer une fois de plus l'attention du Gouvernement sur l'inquiétude qui s'est emparée du personnel de la météorologie nationale à la suite du refus opposé aux demandes de transformation d'emplois d'agents en emplois d'agents techniques de la météorologie.

Ce personnel est ainsi déclassé et perçoit un traitement indiciaire inférieur à celui de son entrée dans l'administration, bien qu'il assure toujours les responsabilités afférentes au grade d'adjoint technique. Sur un total de 1.400 agents, 400 techniciens sont ainsi sous-classés et sous-rémunérés.

Cette situation doit cesser. Il doit être fait droit aux revendications de ce personnel. Il n'est pas possible que le Gouvernement continue à ne point tenir compte de l'avis favorable du Parlement.

L'an dernier, déjà, l'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont d'ailleurs adopté à l'unanimité un amendement ayant le même objet.

En février, le secrétaire d'Etat à l'aviation, M. Devinat, obtenait l'accord du ministère des finances et faisait la promesse formelle de réaliser 150 de ces transformations d'emplois attendues par les intéressés. Jusqu'à présent, rien n'a été fait dans

ce sens. C'est pourquoi, une fois de plus, je demande au Conseil de la République de se prononcer, comme il l'a fait l'année dernière, en faveur de ces revendications acceptées par tous à l'Assemblée nationale et au Conseil de la République, sauf par ceux qui sont chargés de se prononcer sur ces transformations d'emplois, c'est-à-dire le Gouvernement.

Sur cet amendement, madame le président, nous demanderons un scrutin si nous n'avons pas satisfaction.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement n'a aucunement l'intention dans cette affaire de ne pas agir et il est en train de le faire, nous retrouvons d'ailleurs là un des aspects de la question posée tout à l'heure qui concernait non seulement les agents de la navigation aérienne mais ceux de la météorologie nationale.

Nous faisons procéder à une enquête sur la constitution du réseau des stations météorologiques. Les résultats de cette enquête seront connus fin janvier. Dès à présent, il est prévu des transformations d'emplois qui comporteraient la création de 53 emplois d'adjoints techniques par suppression de 80 emplois d'agents. Cette transformation d'emplois sera alors opérée par décret pris en application de la loi du 17 août 1948.

A partir de ce moment, la situation que déplore M. le sénateur Dutoit aura disparu.

M. Dutoit. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je veux bien prendre acte des intentions de M. le ministre, seulement il nous concédera que les ministres changent et que, bien souvent, les promesses s'envolent. C'est la troisième fois qu'on nous fait cette promesse et c'est pourquoi, une fois de plus, je demande au Conseil de la République d'appuyer cette promesse par un vote. Ainsi, vous seriez mieux armé, monsieur le ministre, pour défendre votre position devant le ministre des finances. Nous demandons le scrutin.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Dans ces conditions, je demande au Conseil de bien vouloir repousser cet amendement, car je viens d'indiquer très exactement le point où nous en sommes.

On a travaillé très sérieusement sur ce problème et, précisément, le règlement en est maintenant tout proche. Je demande à l'assemblée de faire confiance au Gouvernement.

M. Dutoit. Cela vous aidera!

M. le ministre. Je n'ai pas besoin d'aide. C'est une affaire qui est réglée dans un sens favorable au personnel.

M. Dutoit. C'est le quatrième ministre qui nous fait cette promesse.

M. le ministre. C'est la première fois que je vous le dis personnellement! (*Sourires.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	309
Majorité absolue	155
Pour l'adoption	76
Contre	233

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-51, avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre 31-51 est adopté.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Madame le président, il est midi un quart et la séance doit reprendre, je crois, à quinze heures. Je demande donc au Conseil de suspendre maintenant ses travaux et de reprendre la discussion du budget de l'aviation civile à quinze heures.

Mme le président. La commission propose de suspendre le débat jusqu'à la reprise de la séance fixée à quinze heures.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 5 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE

Mme le président. Conformément à l'article 58 du règlement, la commission de comptabilité demande la discussion immédiate du projet de résolution portant fixation des dépenses du Conseil de la République pour l'exercice 1955. (N° 714, année 1954.)

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République ne pourra être appelé à statuer qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures quinze minutes, est reprise à quinze heures un quart sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 6 —

DEPENSES DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE POUR 1955

Discussion immédiate et adoption d'un projet de résolution.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que la commission de comptabilité a demandé la discussion immédiate des conclusions du rapport fait sur le projet de résolution portant fixation des dépenses du Conseil de la République pour l'exercice 1955.

Le délai prévu par l'article 58 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler le Conseil de la République à statuer sur la procédure de discussion immédiate.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Le rapport de M. Yves Estève a été imprimé et distribué sous le n° 714.

Personne ne demande la parole ?

M. Primet. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. Mesdames, messieurs, le groupe communiste votera contre le budget du Conseil de la République qui contient une nouvelle augmentation de 25.000 francs de l'indemnité parlementaire. Il est en effet inadmissible de voter ici une augmentation de 25.000 francs par mois, qui porte l'indemnité parlementaire à dix fois le minimum vital, alors que le Gouvernement refuse les augmentations de salaire aux travailleurs et la suppression des abattements de zone.

C'est pour ces raisons que le groupe communiste votera contre ce projet.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — La dotation du Conseil de la République pour l'exercice 1955 est fixée à la somme de deux milliards six cent soixante-quinze millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Cette dotation est répartie conformément à l'état ci-annexé. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

M. Georges Marrane. Le groupe communiste demande un scrutin public.

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de résolution.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	311
Majorité absolue	156
Pour l'adoption	296
Contre	15

Le Conseil de la République a adopté.

— 7 —

DEPENSES DE L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE POUR 1955

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale). (N°s 630, 734 et 737, année 1954.)

Nous sommes arrivés, dans la discussion de l'état A annexé à l'article 1er, au chapitre 31-52, dont je donne lecture:

« Chap. 31-52. — Météorologie nationale. — Indemnités et allocations diverses, 163.387.000 francs. »

M. Dutoit. Je demande la parole

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Monsieur le ministre, je voudrais vous parler, sur ce chapitre, de l'indemnité spéciale dont bénéficie une minorité du personnel de la météorologie. Une extension a été récemment acquise à la suite de menaces de grève et, après cette extension, les deux cinquièmes environ du personnel toucheront cette prime, alors que c'est l'ensemble du personnel qui contribue à la sécurité aérienne.

D'autre part, nous constatons que les crédits prévus pour cette prime sont nettement insuffisants pour qu'on puisse la payer à tous les ayants droit. Je voudrais donc demander à M. le ministre des travaux publics: 1° ce qu'il compte faire pour que les agents remplissant les fonctions définies comme primables puissent percevoir leur dû; 2° ce qu'il compte faire pour que les trois cinquièmes du personnel écartés du bénéfice de cette prime et qui contribuent cependant à la sécurité aérienne, puissent la percevoir.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Nous retrouvons, ici, des questions déjà traitées ce matin, et il en est pour la météorologie comme pour la navigation aérienne. Dans ces conditions, j'indique à M. Dutoit que mes réponses de ce matin sont valables pour cet après-midi, à savoir qu'il a satisfaction de la même manière que le personnel lui-même.

M. Dutoit. Je demande la parole, pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Monsieur le ministre, je crains que le crédit prévu pour le payement de cette prime soit nettement insuffisant. Il s'agit là d'une certaine catégorie d'agents et le crédit me paraît insuffisant pour satisfaire l'ensemble du personnel.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Les crédits ont été calculés très sérieusement et je suis en mesure d'affirmer qu'il n'y aura pas de surprise de ce genre.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-52, avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 31-52 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-61. — Bases aériennes — Rémunérations principales, 625.004.000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. le rapporteur.

M. Maurice Walker, *rapporteur de la commission des finances.* La commission des finances du Conseil de la République a proposé un abattement indicatif de 1.000 francs pour protester contre la mesure qui consiste à créer des emplois par transfert du budget des travaux publics au budget de l'aviation civile, en ce qui concerne les crédits afférents à cinquante emplois destinés à faire face à des besoins militaires.

La commission des finances se demande, si ces emplois doivent faire face à des besoins militaires, pourquoi on les rémunère sur les crédits des travaux publics et non sur ceux de la défense nationale. C'est pour poser cette question qu'elle m'a chargé de défendre cet abattement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je voudrais répondre à la commission et à son rapporteur que les travaux très importants de la défense commune n'ont pu être faits qu'en faisant appel au personnel technique des ponts et chaussées. Le stade de la construction proprement dit est maintenant dépassé, mais l'entretien et la surveillance exigent un personnel permanent. Les personnels nécessaires sont déjà en fonction; après avoir pour la plupart participé à la construction des aérodromes, ils sont chargés maintenant de leur entretien.

Dans ces conditions, étant donné qu'il s'agit d'un personnel civil qui vient directement des ponts et chaussées, il a été estimé qu'il fallait le comprendre dans la partie « aviation civile ». Je pense qu'il n'y a rien là d'inadmissible, mais je conçois fort bien que la question ait été posée.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission renonce à son abattement.

M. le président. La commission ne maintient pas son abattement indicatif.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-61 avec le chiffre de 625.005.000 francs.

(*Le chapitre* 31-61, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-62. — Bases aériennes. — Indemnités et allocations diverses, 30.114.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-63. — Bases aériennes. — Ouvriers permanents. — Salaires et accessoires de salaires, 82.514.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-71. — Aviation légère et sportive .— Rémunérations principales, 110.770.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission aimerait savoir si M. le ministre estime que le crédit prévu à ce chapitre est suffisant pour faire face à l'application de la loi du 4 avril 1953 et de l'arrêté interministériel d'application en date du 22 septembre 1954, concernant le statut du personnel navigant professionnel de l'aviation civile.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Les propositions budgétaires étaient déjà établies et transmises lorsqu'est intervenu, le 22 septembre 1954, l'arrêté interministériel d'application de la loi du 4 avril 1953.

Les crédits nécessaires pour la mise en vigueur de ces dispositions font actuellement l'objet de négociations avec le ministère des finances et, si nos propositions contenues dans la lettre jointe recueillent l'agrément de ce dernier, nous réglerons la question en 1955 par un décret et nous sommes disposés à gager la dépense qui en résultera.

Par conséquent, il n'y aura aucune difficulté d'application.

M. le président. La commission maintient-elle l'abattement ?

M. le rapporteur. La commission maintient son abattement afin de faciliter les négociations qui sont en cours avec le ministère des finances.

M. le président. Par amendement (n° 15), M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre 31-71 de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, le personnel du secrétariat à l'aviation civile et commerciale « groupe aérien » est engagé et rémunéré dans les conditions fixées pour les catégories similaires de la compagnie Air France. Or les pilotes de ce groupe qui, par exemple à Guyancourt, emploient les mêmes appareils que les moniteurs du service de l'aviation légère et sportive gagnent beaucoup plus.

La situation du personnel navigant est très mauvaise. Il a été voté, ainsi que l'indiquait M. Walker dans son rapport, un statut du personnel de l'aviation civile le 4 avril 1953. L'arrêté d'application est sorti en septembre 1954. Mais en fait — et M. le ministre vient de le reconnaître — il n'est rien prévu au budget de 1955 pour l'application de cet arrêté.

Puisque le statut du 4 avril 1953 est fait pour l'ensemble du personnel navigant, puisque le service de l'aviation légère et sportive est un service dépendant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, son personnel devrait bénéficier des avantages accordés au personnel du secrétariat à l'aviation civile. C'est pourquoi je demande au Gouvernement d'appliquer au personnel navigant les dispositions de la loi du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aviation civile.

Malgré le vote de la loi du 4 avril 1953, le personnel navigant du service de l'aviation légère et sportive n'en a pas encore bénéficié, particulièrement en ce qui concerne les salaires. Selon des bruits de couloirs, on envisagerait tout simplement de réduire le personnel navigant de moitié, de façon à dégager des crédits pour payer l'autre moitié. Or, le nombre des moniteurs est insuffisant. Il est donc évident que ce n'est pas en supprimant des emplois de moniteurs que l'on développera l'aviation sportive.

Nombre de moniteurs sont payés à la vacation, ou bien au moyen d'une subvention versée à l'association qui les emploie. Il est courant que des moniteurs de pilotage ne touchent pas plus de 40.000 à 45.000 francs par mois pour un travail qui comporte quand même quelques risques — tous les ans il y a un certain nombre de pertes — et qui commence le matin très tôt pour finir très tard le soir pendant la belle saison.

D'autre part, M. Maurice Walker, rapporteur de la commission des finances, signalait déjà l'année dernière qu'il y a 27 catégories de fonctionnaires au sein de l'aviation civile et commerciale et que ceci n'était pas fait pour faciliter la tâche du ministre. Il y aurait donc avantage à ce que le personnel fasse partie d'une même catégorie.

Ainsi, dans ce domaine comme dans bien d'autres, le Gouvernement s'efforce de diviser pour régner. Nous appelons toutes les catégories du personnel navigant à s'unir et à agir en commun pour exiger ce qui leur est dû: l'application du statut du 4 avril 1953.

Je demande à M. le ministre, avec M. Walker, notre rapporteur, les mesures qu'il compte prendre pour appliquer le statut et pour obtenir les 30 millions nécessaires à son application.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. J'indique à M. Maranne que les bruits de couloirs dont il a fait état sont dénués de tout fondement. Au reste, j'ai déjà précisé les mesures que le Gouvernement compte prendre pour rattraper un retard considérable et inadmissible.

M. Georges Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. M. le ministre vient d'indiquer que des négociations sont engagées, mais c'est un peu se moquer du Parlement que de venir déclarer, lors de la discussion du budget, que des négociations sont engagées.

Il y avait un intérêt indiscutable à ce que ces négociations soient engagées et que des décisions soient prises avant de venir devant le Parlement pour le vote du budget.

Je suis donc d'accord avec M. Walker et je retire mon amendement qui va dans le même sens que l'abattement de la commission des finances.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-71 ?

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-71 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-72. — Aviation légère et sportive. — Indemnités et allocations diverses, 25.263.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-91. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 67.582.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-92. — Indemnités résidentielles, 1.048 millions 617.000 francs. » — *(Adopté.)*

3e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 1 milliard 25.144.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 18 millions 823.000 francs. » — *(Adopté.)*

4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 14.118.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 39 millions 282.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-21. — Navigation aérienne. — Remboursement de frais, 112.900.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-22. — Navigation aérienne. — Matériel, 611 millions 342.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-23. — Navigation aérienne. — Dépenses de sauvetage en mer et à terre, 88.060.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-31. — Groupement aérien. — Matériel, 250.776.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Remboursement de frais, 10.211.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Matériel, 42.861.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-51. — Météorologie nationale. — Remboursement de frais, 65 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-52. — Météorologie nationale. — Matériel, 597 millions 899.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-53. — Météorologie nationale. — Armement et fonctionnement des navires météorologiques stationnaires, 175 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-61. — Bases aériennes. — Remboursement de frais, 51.638.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-62. — Bases aériennes. — Matériel, 248.500.000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. Boudinot.

M. Boudinot. Mes chers collègues, je veux rendre attentif M. le ministre à la situation de l'aérodrome de Rochambeau en Guyane française, en ce qui concerne notamment les installations de sécurité.

Je tiens à signaler le balisage défectueux de la piste. Le mauvais fonctionnement du balisage électrique oblige les services de l'aéronautique civile à recourir à un système de balisage de secours à l'aide de lampes qui doublent le balisage normal. Ces mesures ont dû être entreprises à la suite d'une panne d'éclairage du réseau de balisage. Les réparations ont été faites, bien entendu, mais les installations restent défectueuses.

Il ne faut pas oublier que l'aérodrome de Rochambeau avait été construit hâtivement par le gouvernement américain au cours de la dernière guerre, après le ralliement de la Guyane aux forces françaises libres, en 1943. Il sert donc depuis dix ans, sans que des travaux importants aient pu être entrepris dans l'ensemble des installations de la base depuis qu'elle a été cédée au Gouvernement français.

Je veux aussi porter à la connaissance de M. le ministre qu'il est urgent de remettre en état ou de remplacer l'éclairage de secours de la piste qui doit être prêt à servir si, incidemment, les phares d'un avion ne fonctionnaient pas au moment d'un atterrissage de nuit. Depuis que l'aérodrome a été pris en charge par le Gouvernement français, cet appareil n'a peut-être pas eu à fonctionner. Mon attention avait cependant été attirée sur son mauvais état, il y a deux ans déjà, et j'en avais fait part aux services responsables sur place. Je crois pouvoir dire que, jusqu'à présent, aucun remède n'y a été apporté. Le parfait balisage de la piste, aussi bien que son éclairage accidentel, sont des éléments essentiels de sécurité. L'atterrissage de nuit est de règle pour les avions de la compagnie Air France qui assurent un service hebdomadaire, de même que pour ceux de la Pan American Airways qui font escale régulièrement à Rochambeau. Le personnel navigant de ces compagnies, comme leurs agents, n'ont pas manqué de faire part de leurs craintes. Je pense que c'est faute de crédits que

des remèdes n'ont pas été apportés aux défectuosités que j'ai signalées. Je crois de mon devoir d'attirer l'attention de M. le ministre sur ce que je considère comme étant d'une extrême importance.

Je demanderai également à M. le ministre — anticipant sur la discussion d'autres chapitres — de nous donner quelques explications sur deux autres problèmes.

En ce qui concerne le chapitre 35-61, mon intervention vise d'importants travaux qui s'étaient depuis longtemps révélés indispensables à la base de Rochambeau. Les bâtiments qui y abritaient les services de la météorologie et la direction des bureaux de l'aéronautique civile ont été entièrement démolis et réinstallés dans un bâtiment de fortune. La tour de contrôle a dû être également déplacée provisoirement. Il n'y a pas de local approprié pour les opérations du trafic et celles des services d'immigration, de contrôle sanitaire aux frontières et des douanes. En ce moment, c'est un très petit pavillon qui servait autrefois à la seule compagnie américaine Panair, qui nous desservait, qui doit être utilisé aussi bien par cette compagnie que par Air France, la *Cruzeiro do sul* et notre compagnie locale la *Saïga*.

Vraiment, ce petit pavillon ne répond plus aux exigences du trafic. L'allure des travaux laisse supposer des octrois de crédits parcimonieux. Je me rends bien compte que l'on travaille à des réfections et à certaines constructions de bâtiments, mais il faut hardiment pousser les constructions.

Je vous demande, monsieur le ministre, que l'effort entrepris soit poursuivi jusqu'à l'achèvement de tous les bâtiments, y compris ceux qui doivent servir de logement au personnel dont une partie est obligée d'habiter en ville, à 17 kilomètres de la base.

Sur ce même chapitre, je vous demande également de ne pas ménager les crédits pour le bon entretien de l'infrastructure de l'aérodrome (canaux de drainage, piste d'envol et pistes d'accès) pour le bon renom de l'aéronautique civile française.

A propos du chapitre 45-81, j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt l'exposé de M. le ministre concernant l'aide à la compagnie Air France et les subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes d'Océanie. Que ce soit en raison de l'intérêt que présente le service de la compagnie Air France, qui dessert la Guyane en correspondance avec les vols de la ligne Bogota, que ce soit sur le plan national, pour permettre aux avions de cette compagnie française de desservir la seule terre française du continent américain, je me dois d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la situation qui est faite à mon département.

Vous savez sans doute que, pour obtenir le bénéfice de ce service, le conseil général de la Guyane a dû accepter d'inscrire à son budget une subvention de 12 millions pour garantir le déficit éventuel d'Air France.

Ma brève intervention a simplement pour but de demander à M. le ministre si les contrats qui doivent être passés avec Air France pour l'exploitation de sa ligne de l'Amérique du Sud comprendraient la desserte de la Guyane; à moins qu'il soit possible, au même titre que pour les établissements Français d'Océanie, que l'Etat prenne à sa charge le déficit éventuel de la bretelle Antilles françaises - Guyane française.

Vous avez évoqué, monsieur le ministre, la nécessité de consentir des sacrifices pour aider les compagnies françaises à affirmer leur présence dans toutes les parties du monde. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour maintenir le prestige national. Je voudrais simplement rappeler que l'existence de la ligne Antille - Guyane y contribue largement parce qu'elle dessert, en même temps que la Guyane française, Trinidad, possession anglaise des Indes occidentales, Demerara, en Guyane anglaise, et Surinam, en Guyane hollandaise. Tout justifie donc la prise en charge par l'Etat du déficit éventuel de cette ligne et je compte sur vous pour en décharger notre budget départemental. (*Applaudissements.*)

M. le président La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le sénateur Boudinot que, selon toute vraisemblance, il ne sera pas déçu en ce sens que nous sommes en train d'accomplir un effort considérable sur l'aérodrome de Cayenne. Cet effort a été commencé avant que ce Gouvernement ne s'installât.

Il s'agit d'un aérodrome américain qui a été transféré aux forces de la France libre et qui a été repris ensuite par l'aviation civile. C'est l'année dernière qu'a été ouverte la bretelle entre les Antilles et Cayenne. Il est bien évident que, maintenant, nous allons poursuivre nos efforts très activement de manière à permettre à ces liaisons de ne plus s'opérer, comme c'était le cas avant l'ouverture de cette bretelle, uniquement par les ailes étrangères.

En ce qui concerne le problème des matériels, qui a été posé tout à l'heure, j'indique à M. le sénateur Boudinot qu'un expert est en partance pour la Guyane afin d'inspecter les diverses installations électriques et radioélectriques qui ont pu se révéler insuffisantes dans le passé et dont le fonctionnement n'est pas encore satisfaisant. Je peux affirmer que d'ici quelques mois, disons un an au maximum, la situation sera complètement transformée et que la Guyane disposera des installations et des services réguliers qui sont indispensables pour ne pas laisser à l'abandon à l'autre bout du monde une terre française. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-62, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 34-62 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-71. — Aviation légère et sportive. — Remboursement de frais, 5.387.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-72. — Aviation légère et sportive. — Matériel, 238.745.000 francs. »

Par amendement (n° 11), M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, cet amendement a pour objet de souligner l'insuffisance des crédits de ce chapitre. Déjà, l'année dernière, j'avais attiré l'attention de M. le secrétaire d'Etat sur l'insuffisance du crédit prévu pour le matériel destiné aux aéroclubs. A cette époque, M. le secrétaire d'Etat avait reconnu que la réduction de 15 millions opérée sur ce chapitre lui était très pénible. Ces 15 millions ne sont pas rétablis dans le budget de 1955.

Je rappelle qu'un très grand nombre d'aéroclubs n'ont pas pu obtenir l'agrément officiel, ce qui entraînera la disparition progressive d'un très grand nombre d'entre eux. A l'Assemblée nationale, M. le ministre a déclaré que le nombre des clubs agréés est passé de 140 à 255 de juillet 1953 à juin 1954. Je me réjouis, ainsi que le groupe communiste, de ce résultat; mais M. le ministre a ensuite déclaré qu'il y avait trop d'aéroclubs. C'est là une conception fâcheuse que nous ne pouvons approuver.

Le groupe communiste demande donc, avec la commission, que les crédits soient augmentés dans d'importantes proportions pour permettre à la jeunesse française de pratiquer l'aviation populaire et sportive. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Monsieur le président, M. le sénateur Marrane, pour avoir une vue exacte de l'évolution des crédits budgétaires, ne doit pas se contenter d'examiner le chapitre 34-72, qui comporte un crédit de 238.475.000 francs, mais doit également examiner les chapitres 43-91 et 56-70 qui ont trait aux dotations concernant le matériel destiné aux aéroclubs. Comme 60 millions sont inscrits à l'un de ces chapitres et 20 millions à l'autre, que ces 80 millions sont entièrement nouveaux par rapport au budget précédent et qu'ils s'ajoutent à un crédit de 238 millions, je crois pouvoir dire qu'on fait un effort comme je souhaiterais qu'on en fît chaque année, de cette façon il n'y aurait plus de question à se poser pour les aéroclubs.

En attendant, je ne suis pas d'accord avec M. Marrane sur la nécessité de multiplier le nombre des aéroclubs. J'ai pu vérifier moi-même les inconvénients provoqués par exemple par le fait que deux aéroclubs sont distants de sept kilomètres. Ils se font une concurrence incroyable qui coûte beaucoup d'argent et qui ne sert en réalité qu'à vider des querelles de clocher.

Dans ces conditions, vous comprendrez que le Gouvernement, tout en faisant un effort considérable et tout à fait nouveau, ainsi qu'il a été rappelé, désire que l'ordre, là aussi, règne et que les deniers publics ne soient pas dilapidés.

M. Georges Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. M. le ministre, en réponse à ma question, me dit que si en effet on n'a pas beaucoup augmenté le crédit de ce chapitre, en revanche des augmentations figurent aux chapitres 43-91 et 56-70, sur lesquels j'ai déposé également des amendements. Je ne veux pas discuter de ces chapitres main-

tenant, j'en parlerai tout à l'heure, mais pour l'instant j'estime que le crédit du chapitre 34-72 est insuffisant et je maintiens mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'a pas eu à examiner l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 34-72 ?

Je le mets aux voix, avec la somme proposée par la commission.

(*Le chapitre 34-72 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-81. — Transports aériens. — Formation et examens en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial, 21.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-91. — Loyers et indemnités de réquisition, 95.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-92. — Achat, entretien et fonctionnement du matériel automobile, 256.884.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 781.559.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-94. — Loyers et indemnités de réquisition. — Payements pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 34-95. — Personnel militaire. — Remboursement de frais, 24.329.000 francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-61. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes, 1.018.602.000 francs. »

La parole est à M. Lodéon.

M. Lodéon. A l'occasion de la discussion de ce chapitre, je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur un projet qui serait à l'étude, consacrant, paraît-il, une différence d'aménagement entre deux aérodromes, celui du Raizet, à la Guadeloupe et celui du Lamentin, à la Martinique, primitivement classés dans la catégorie B.

Nous avions à la Martinique une hydrobase qui avait été classée dans la catégorie A; depuis l'accident du Latécoère on utilise plus volontiers l'aérodrome, d'autant plus que chaque jour des avions américains ou britanniques et, chaque semaine, l'avion d'Air France atterrissent au Lamentin. La question s'était posée d'équiper complètement cet aérodrome et une somme de 1.260 millions est prévue, dit-on, à cet effet, mais pour les deux îles. Or voici que des bruits circulent, renforcés d'ailleurs par la presse, d'après lesquels l'équipement de l'aérodrome du Lamentin serait écarté, pour l'instant, au profit de celui de l'aérodrome de l'île voisine.

Déjà, un *modus vivendi* a été accepté par la direction d'Air France; le *Super-Constellation* de la ligne hebdomadaire Paris-Bogota dessert à l'aller la ville de Pointe-à-Pitre, à la Guadeloupe, au retour celle de Fort-de-France, à la Martinique. On avait ainsi sauvegardé la susceptibilité des deux îles sœurs.

Mais voici que des experts préféreraient transporter le centre d'activité de la ligne ailleurs que chez nous. Le respect que j'ai pour les experts ne me conduit pas à accepter sans réserve le résultat de leurs études, surtout ici en matière d'aviation, alors qu'on a vu des experts officiels condamner certains types d'avions qui, par la suite, ont été réhabilités par des experts non moins officiels.

Je voudrais donc savoir si ces bruits, qui sont d'ailleurs confirmés par certains journaux qui se déclarent bien informés, sont fondés et si l'on va délaisser un aérodrome qui, déjà en partie équipé, a besoin d'être complété, si on va l'écarter pour pouvoir entreprendre une activité centrale.

La question serait, paraît-il, à la fois d'ordre économique et d'ordre technique. D'ordre économique ? Je ne vois pas la différence de trafic — il est d'ailleurs à peu près le même — à la Martinique et à la Guadeloupe. D'ordre technique ? Le dégagement de la piste ne serait pas assez commode alors que tous les jours les avions utilisent l'aérodrome du Lamentin, à la Martinique, aérodrome auquel Air France, avec ses *Constellation* et *Super-Constellation*, maintient ses points d'escale.

Je demande alors à M. le ministre si la disparité projetée est connue de lui, de nous dire s'il l'approuve ou si, au contraire, il va rassurer les populations qui demandent à demeurer dans l'égalité fraternelle qu'elles ont toujours cultivée. Il ne faudrait pas qu'à l'abri de certaines expertises qui, j'imagine, ne sont pas définitives, l'aérodrome perde son intérêt et les crédits d'investissements qui sont prévus pour l'allongement de la piste. Je pose cette question, déjà soulevée devant lui en commission des moyens de communication, persuadé qu'il fera tout pour nous rassurer et apaiser la susceptibilité de nos compatriotes de la Martinique. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Nul n'ignore qu'au sein des Antilles françaises, entre ces deux îles magnifiques règne une franche émulation (*sourires*) et que la ligne politique suivie depuis de nombreuses années par les différents gouvernements a été de maintenir la balance égale entre ces deux perles.

Il n'est pas question pour le gouvernement actuel de modifier ce dispositif. J'indique au passage que, pour maintenir la balance égale, il a fallu construire deux aérodromes internationaux avec piste de près de 2.000 mètres à 150 kilomètres l'un de l'autre, ce qui, économiquement et financièrement, coûte très cher.

Après de pareils efforts accomplis par les précédents gouvernements, le Gouvernement actuel aurait mauvaise grâce à ne pas continuer une telle politique. Nous le ferons avec toute la bonne grâce désirable. Je peux rassurer M. le sénateur qu'il n'est pas question de désavantager la Martinique par rapport à la Guadeloupe et réciproquement. Nous sommes engagés dans des frais considérables. Nous continuerons.

M. Lodéon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lodéon.

M. Lodéon. J'ai entendu M. le ministre nous reprocher le coût des installations. Je voudrais qu'il complétât sa documentation par les renseignements que je lui apporte. L'aérodrome dont j'ai parlé ne coûte pas seulement de l'argent, il est situé dans une zone étrangère où l'influence de la France a besoin de s'affirmer, ce qui n'est pas un mince privilège, ni un mince avantage. Il rend service à toute la région par l'approvisionnement qu'il permet et par le nombre de passages et de touristes qu'il incite à visiter nos îles. Par conséquent, lorsque M. le ministre se plaint du coût des installations je lui réponds qu'il y a une large compensation à ces dépenses.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je ne me suis pas plaint; je me console aisément...

M. le président. M. le ministre n'est pas si imprudent!

M. le ministre. Je constate simplement un état de fait et je suis de cet avis dans la mesure où nous avons le bonheur d'avoir à la fois très proches l'une de l'autre, dans les Antilles, d'une part la Guadeloupe, d'autre part la Martinique.

M. Lodéon. Monsieur le ministre, je vous remercie.

M. le président. Par amendement n° 12, M. Charles Brune propose de réduire le crédit du chapitre 35-61 de 1.000 F.

La parole est à M. Brune.

M. Charles Brune. Monsieur le ministre, mon amendement a pour objet d'appeler votre attention sur un projet de vos services qui vise la région chartraine. Il existait jusqu'en 1953, à Chartres, un terrain d'aviation militaire. Pour des raisons diverses, et notamment à la demande de l'administration des beaux-arts, ce terrain a été désaffecté, mais il reste actuellement en partie à la disposition de l'aviation civile, car la ville possède un aéroclub qui manifeste une vitalité certaine.

Or, l'année dernière, sans que l'administration locale ait été prévenue, sans que le préfet ait été avisé, le conseil supérieur de l'infrastructure a décidé que la partie du terrain réservée à l'aéroclub, c'est-à-dire à l'aviation civile, serait supprimée et que l'on créerait à l'ouest de Chartres, à sept kilomètres — alors que le terrain actuellement existant est situé à trois kilomètres à l'est — un nouveau terrain pour l'aviation civile. On a prévu l'expropriation de 150 à 200 hectares de terres de première classe, touchant quatre communes. Nous avons eu toutes les peines du monde à empêcher les démissions de conseils municipaux. Si ce projet est réalisé, il en résultera une dépense qui paraît à tous parfaitement inutile puisque le terrain existant donne satisfaction et ne présente aucun danger.

M. Marius Moutet. Vous n'êtes pas les seuls dans cette situation, je vous l'assure! On prend toujours les meilleures terres, alors qu'à côté des landes incultes permettraient de faire des terrains magnifiques.

M. Charles Brune. Il n'y a pas de terres incultes en Beauce!

M. Marius Moutet. Il y en a chez nous.

M. Charles Brune. Mon observation est malheureusement valable pour d'autres régions.

Actuellement vos services ont une sorte de préemption sur ces terres et récemment des propriétaires n'ont pu y réaliser un certain nombre d'aménagements. Un syndicat d'électricité s'est vu refuser l'autorisation de faire passer à travers les terrains une ligne de transport de force à haute tension. Cette situation est véritablement incompréhensible. Je ne me permettrai pas de porter un jugement. J'ai qualifié une telle conception ce matin, vous parlant à l'oreille, monsieur le ministre; je ne répéterai pas le terme ici, mais une fois pour toutes, à un moment où vos crédits ne sont pas si élevés qu'ils ne puissent être utilisés ailleurs, il me paraît nécessaire d'abandonner ce projet, parce qu'il est parfaitement démentiel. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je remercie M. le sénateur Brune d'avoir bien voulu attirer mon attention sur une question qui paraît, en effet, fort mal posée. Je peux dès maintenant lui dire que l'aéroclub conservera l'utilisation de la portion de terrain qui lui a été dévolue.

Pour le reste, c'est-à-dire pour ces terres qui auraient été réservées et qui donneraient lieu à des interdictions d'usage fort désagréables, je ne peux que lui demander de bien vouloir me permettre de me saisir personnellement de ce problème. Je ne manquerai pas d'ailleurs de l'informer rapidement des suites — qui, je l'espère, ne lui paraîtront pas démentielles — que j'entends lui réserver.

M. Charles Brune. Venant de vous, monsieur le ministre, je suis certain que les suites ne seront pas démentielles, mais je pense tout de même que les services exagèrent et je tenais à le dire.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Charles Brune. Non, il n'a plus d'intérêt.

M. le président. Mais les observations gardent leur intérêt. (*Sourires.*)

M. Charles Brune. Et même leur valeur.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-61, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 35-61 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 35-62. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. — (Mémoire.)

7e *partie. — Dépenses diverses.*

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 25.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. — (Mémoire.)

8e *partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.*

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). — (Mémoire.)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

3e *partie. — Action éducative et culturelle.*

« Chap. 43-91. — Subventions diverses, 242.110.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mes chers collègues, le chapitre 43-91 nous donne satisfaction puisque nous voyons que dans les dépenses nouvelles sont inscrits des supplément de crédits concernant le payement aux aéroclubs de la ristourne sur le prix de l'heure de vol et la participation de l'Etat à la réparation des appareils.

Je veux ici insister sur une de ces revendications essentielles à propos desquelles vous avez donné, monsieur le ministre, votre accord de principe. Il s'agit de la détaxation sur l'essence. En effet, nous sommes d'accord avec vous pour développer le réseau intérieur français, mais, tant que les taxes sur l'essence seront aussi élevées qu'elles le sont dans notre pays, nous craignons que ce développement ne soit freiné. En effet, au prix brut de l'essence, qui est de l'ordre de 27,70 francs, s'ajoutent 44,96 francs de taxes, ce qui met le prix de vente de l'essence utilisable à 72,60 francs.

Vous comprendrez, mes chers collègues, que de telles taxes, qui sont presque deux fois plus élevées que le prix de la matière initiale, sont néfastes au développement du trafic tel que nous le désirons. Vous m'avez répondu par avance ce matin, monsieur le ministre, en me donnant votre accord sur ce point. J'aimerais savoir si vous acceptez l'abattement indicatif de la commission des finances, abattement qui vous donnerait plus de poids auprès des services financiers pour appuyer des revendications que nous jugeons essentielles.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. le rapporteur de la commission des finances a excellemment posé le problème du développement du réseau intérieur français. J'ai la satisfaction de lui apprendre que le principe de la détaxation est inscrit dans la loi de finances. Nous avons donc franchi, en ce domaine, un pas décisif.

Nous étudions actuellement, avec les services financiers, les modalités d'application de cette détaxation. Il en résultera naturellement une perte de recettes assez sérieuse, à laquelle les services financiers sont décidés à faire face.

Dans ces conditions, ainsi que je l'ai indiqué ce matin à cette tribune, nous obtiendrons, en 1955, comme premier résultat — il y en aura d'autres, je l'espère — la détaxation de l'essence avion pour le réseau intérieur, détaxation qui aura pour conséquence le développement de notre réseau aérien.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, la commission accepte de rétablir le crédit primitif.

M. le président. La commission des finances renonce donc à son abattement.

M. René Dubois, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Mes chers collègues, sans avoir déposé sur ce chapitre un amendement ayant un caractère de réduction indicative, je voudrais poser à M. le ministre un certain nombre de questions concernant l'aviation légère et sportive. A l'Assemblée nationale, au cours de ce même débat, M. Couston, en termes très élevés et dignes du sujet qu'il abordait, et M. le ministre, ce matin, en rendant un solennel hommage au jeune Dauvin, disparu au cours d'une épreuve d'endurance sportive, ont souligné l'intérêt qu'ils portaient et que votre assemblée elle-même porte à l'aviation légère et sportive. Nous avons regretté, et je puis parler ici au nom de la commission des moyens de communication, que le décret qui avait établi en janvier 1954 les primes d'achat valables aussi bien pour les aéroclubs que pour les particuliers susceptibles d'en bénéficier n'avaient permis qu'à 43 p. 100 des demandeurs d'obtenir satisfaction. Il reste ainsi près de 160 demandes qui en 1954 n'ont pas bénéficié de ces primes. Il est difficile de savoir quand les demandeurs inscrits en 1955 pourront avoir satisfaction.

Ma deuxième question a trait à la politique suivie en matière d'avions et d'aéroclubs. Vous savez où nous en sommes. Vous connaissez le *Stamp*. Il a d'indéniables qualités, mais il coûte cher à l'heure de vol. On est assez vite à bout de course. Récemment, l'Etat a décidé de céder en toute propriété ces avions — qui, jusque-là, n'étaient que prêtés — à des aéroclubs; maintenant qu'ils sont vieux, on les abandonne aux aéroclubs.

Une politique du matériel destiné aux aéroclubs doit être précisée. Que leur faut-il ? Il leur faut des appareils ayant une certaine maniabilité, puisqu'il s'agit de les confier à des débutants. Ils doivent présenter une certaine sécurité, qui n'aille pas cependant jusqu'à pardonner de si grosses fautes qu'elles donnent de mauvaises habitudes. Ensuite, il faut des appareils qui soient relativement économiques à l'heure de vol, c'est-à-dire qui ne soient pas obligatoirement munis d'un moteur de

150 CV. Il apparait qu'avec un moteur de 85 CV vous ferez des avions d'école tout à fait satisfaisants.

Vous avez la possibilité de placer demain 1.000 appareils de tourisme ou d'école dans les différents aéroclubs. Vous avez la possibilité de sortir de la construction artisanale et d'entrer dans une construction moins onéreuse, qui sera une construction de série. Vous pouvez choisir deux ou trois types d'appareils pour des séries représentant 300 ou 400 appareils de chaque modèle. Ainsi, vous diminuerez naturellement le prix de chaque appareil.

Enfin, si je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Marrane pour souhaiter une pullulation d'aéroclubs, je crois qu'il faut tenir compte de l'activité de chacun et officialiser ceux qui en valent la pleine.

Il y a une faille dans votre système: jusqu'au moment où le jeune pilote passe son premier et son deuxième degré il bénéficie des primes de vol, puis, quand il a fini de passer son deuxième degré, il ne vous intéresse plus et il perd très vite, s'il n'a pas les moyens personnels d'assurer le règlement de ses heures de vol, le bénéfice de son apprentissage. Il est un peu perdu pour l'avenir de l'aviation. Je crois donc qu'en dehors des aéroclubs il y aurait un certain intérêt à créer des centres de perfectionnement — oh! pas très nombreux, peut-être une trentaine sur tout le territoire français — où les sujets d'élite pourraient être envoyés et où, après dégrossissement, ils seraient perfectionnés et pourraient bénéficier d'une instruction technique valable leur permettant, si cela les intéressait, de faire carrière dans l'aviation civile et commerciale.

Je crois que c'est en développant plus que nous ne le faisons à l'heure actuelle ce désir, ce goût, cette tendance aux activités sportives que nous rendrons le mieux hommage aux grands disparus de l'aviation civile, dignes émules d'autres héros et dont la mémoire doit toujours dominer le débat en cours. Au moment où certains pays vont récupérer le plein de leur souveraineté, je crois qu'il est utile aussi de rappeler que, sur ce plan de l'aviation sportive, nous ne devons pas nous laisser distancer.

Enfin, une dernière observation — elle a trait à un problème qui sera probablement résolu avec le système des lignes métropolitaines, ce dont je remercie M. le ministre — relève des liaisons avec les îles de l'Atlantique. C'est un sujet que je reprends tous les ans. La désespérance du *clamamus in deserto* ne devrait pas être de saison ici, puisque nous avons la chance de parler devant un ministre compréhensif et je suis sûr que le voisinage de Bordeaux et des îles, de Nantes et de Rennes, vous permettra, monsieur le ministre, d'en saisir tout l'intérêt. Il y a là une population de 44.000 habitants, c'est-à-dire celle d'une ville moyenne, disséminée sur l'ensemble du littoral atlantique français et il est nécessaire de pouvoir lui porter secours pour le transport des malades. Chaque année, nous avons connaissance de drames aigus, chirurgicaux ou médicaux, qui se sont produits parmi les habitants de ces îles qui n'ont pu être secourus à temps.

Je suis sûr qu'un avion de tourisme, un avion de club transformable pourrait rendre d'éminents services à cet égard; peut-être pourrait-on demander aussi à nos lignes métropolitaines de desservir, à l'ultime point de leur parcours, ces îles du littoral ?

Telles sont les réflexions — et je m'excuse d'avoir été trop long — que je voulais présenter à la fin de cette discussion. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre brièvement aux différentes questions posées par M. le rapporteur pour avis.

En ce qui concerne la prime d'achat, il est certain que nous ne pouvons pas donner satisfaction à toutes les demandes qui nous parviennent. Néanmoins, nous avons fait des efforts qui se traduisent clairement par la progression suivante des crédits d'engagement: 1953, 30 millions; 1954, 80 millions, et 1955, 100 millions, ce qui montre bien l'ampleur de notre effort. Je pense que, sous ce rapport, M. le sénateur Dubois aura satisfaction.

Ses observations au sujet de la construction d'avions légers sont parfaitement fondées et, pour ma part, je les retiens.

D'autre part, au sujet des aéroclubs et des centres de perfectionnement, il faut, à n'en pas douter, maintenir un certain équilibre. A l'heure actuelle, sur 450 aéroclubs, 255 sont agréés, et je ne crois pas que l'on puisse aller au delà. A l'inverse, il n'y a que sept centres de perfectionnement, parmi lesquels celui de Saint-Yan constitue une véritable académie de pilotage à laquelle on peut rendre un légitime hommage. J'estime qu'il serait intéressant d'accroître le nombre de ces centres de perfectionnement et, sur ce point, je rejoins complètement les observations de M. le sénateur Dubois.

Je retiens également celle qui consiste à prévoir certains avions de tourisme, de pilotage, d'école, le cas échéant transformables, en vue de permettre, dans certains cas, de sauver des vies humaines. N'y en aurait-il qu'une seule de sauvée, l'ensemble des efforts faits en ce sens serait justifié. (*Applaudissements.*)

M. le président. Par amendement (n° 14), M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 43-91 de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Je voudrais d'abord faire une petite mise au point à propos de l'exposé de M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, M. Dubois. Il vous a indiqué que M. Marrane avait préconisé la pullulation des aéroclubs. C'est une erreur d'interprétation.

M. le rapporteur pour avis. C'est une erreur d'expression.

M. Georges Marrane. Je n'ai jamais demandé cela. Je sais que ceux qui ont l'initiative, le courage de créer un aéroclub, sont attachés à cette réalisation qui constitue un moyen de propagande, un moyen d'éveiller le goût des jeunes pour l'aviation populaire et sportive. Aussi, j'estime qu'ils doivent être aidés dans toute la mesure de nos moyens. Or, dans son intervention, M. le ministre a déclaré qu'il y avait trop d'aéroclubs. C'est un point de vue sur lequel nous ne sommes absolument pas d'accord et c'est pourquoi, par mon précédent amendement, j'avais demandé qu'on apporte une aide à tous les aéroclubs, et non pas seulement à ceux qui sont agréés, dont le nombre est notoirement insuffisant.

En ce qui concerne mon amendement au chapitre 43-91, je veux rappeler que l'année dernière j'avais déjà souligné l'insuffisance des crédits portés à ce chapitre. Le secrétaire d'Etat à cette époque s'était déclaré d'accord avec moi et avait accepté mon amendement qu'avait adopté le Conseil de la République.

Mais il faut bien reconnaître, avec la commission des finances, que les crédits prévus pour 1955 sont encore nettement insuffisants. En fait, la politique gouvernementale en matière d'aviation légère et sportive est de plus en plus désastreuse. Jusqu'à l'année dernière, les avions appartenaient à l'Etat; ils étaient prêtés aux aéroclubs, mais l'Etat assurait leur entretien: changement de moteur, revision de cellule, en un mot, toutes les grosses réparations.

Maintenant, les avions sont cédés aux aéroclubs. Il est prévu 20 millions au chapitre 43-91 pour la première revision générale, mais, par la suite, ce sont les clubs qui devront prendre ces travaux à leur charge et il faut bien reconnaître que beaucoup n'ont pas les moyens financiers suffisants pour assumer ces charges d'entretien.

Dans son rapport, M. Walker indique qu'une revision générale coûte, en moyenne, 1.800.000 francs et que les crédits ne permettront, en 1955, que la remise en état de 40 appareils sur 600 cédés aux aéroclubs. Ces chiffres illustrent l'hostilité évidente du Gouvernement qui veut réduire systématiquement l'activité des aéroclubs.

D'autre part, j'avais souligné également l'année dernière l'insuffisance de la ristourne accordée aux aéroclubs pour la prime d'essence au cheval-heure de vol. Au début de l'année 1953, le ministre avait déclaré que cette prime serait de 7,50 francs par cheval-heure de vol. Contrairement aux engagements pris, il n'a été accordé, en 1953, que 7 francs par cheval-heure de vol. En 1954, cette prime a été provisoirement réduite à 5 francs par suite d'insuffisance de crédit. Il serait bon de savoir si M. le ministre a l'intention de payer aux aéroclubs le reliquat entre les 7 francs qui étaient promis au début de l'année et les 5 francs payés à l'heure actuelle.

Enfin, je voudrais apprendre de M. le ministre quelle sera la ristourne par cheval-heure de vol pour 1955; ce n'est pas indiqué dans le budget.

M. Dubois, au nom de la commission des moyens de communication, déclarait l'année dernière que « aussi longtemps que les aéroclubs régleront le carburant au prix de 72 francs le litre » — M. Walker a dit tout à l'heure 72 francs 60 — « l'aviation légère et sportive demeurera dans les limbes ». Etant donné le montant des impôts sur l'essence et les difficultés financières des aéroclubs, je demande instamment au nom du groupe communiste de porter pour 1955 la ristourne par cheval-heure de vol à 7 francs 50. Je demande également que cette prime soit accordée à tous les aéroclubs. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais indiquer à l'Assemblée que contrairement à ce que vient de dire M. le sénateur Marrane le Gouvernement n'a certainement pas l'intention de réduire la portée et le nombre des aéroclubs, bien au contraire. Si l'on compare les documents budgétaires de cette année à ceux de l'année dernière on constate que le crédit nécessaire au fonctionnement des aéroclubs a tout de même été augmenté de 10 millions sur un total de 100 millions, ce qui fait par conséquent une augmentation dont la consistance n'est pas niable et qui marque la volonté du Gouvernement d'aider au contraire le plus possible les aéroclubs à accroître leur activité.

D'autre part, aux crédits d'entretien il faut ajouter, pour 1955, d'une part 20 millions pour les avions cédés et d'autre part 60 millions de primes diverses, ce qui est tout de même fort important. Comme le disait tout à l'heure M. le sénateur Pellene — qui calcule vite — lorsque, annonçant ces chiffres, je les rapportais aux chiffres globaux de l'année précédente, c'est tout de même 25 p. 100 d'augmentation d'une année sur l'autre pour les crédits concernant les aéroclubs. Lorsque, d'une année sur l'autre, on augmente de 25 p. 100 les crédits affectés à un certain domaine, on ne peut vraiment pas se voir accusé d'avoir voulu rechercher la réduction ou même la disparition de cette activité.

Dans ces conditions, je pense que M. le sénateur Marrane acceptera de retirer sa demande de réduction indicative. Sinon, le Gouvernement serait au regret de demander à l'Assemblée de bien vouloir repousser l'amendement.

M. Georges Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Je demande à M. le ministre de comparer des éléments comparables. Or il vient d'indiquer que les crédits prévus pour l'entretien des appareils étaient plus importants dans le budget de 1955 que dans celui de 1954. Je rappelle que, en 1954, on a commencé de céder aux aéroclubs, avec la charge d'entretien, des appareils qui, autrefois, étaient entretenus par l'Etat. Il est bien évident que, la première année, il n'était pas nécessaire, puisque ces appareils étaient cédés en bon état, de prévoir des crédits importants pour leur entretien, pour la réparation de leurs moteurs et leur mise en ordre. M. Walker indique lui-même dans son rapport — et je vous demande, monsieur le ministre, de répondre à cette question qui vous est posée non seulement par moi, mais par M. Walker — que les crédits que vous prévoyez pour 1955 ne permettent que la remise en état de 40 avions, alors que 600 avions ont été cédés aux aéroclubs. Par conséquent, vos prévisions de crédits ne sont pas adaptées à la situation nouvelle et vous ne disposerez pas de crédits suffisants pour permettre aux aéroclubs de réparer leurs avions.

Je vous demande donc de considérer ce fait, de bien vouloir admettre que les crédits qui vous sont accordés sont notoirement insuffisants et de voter mon amendement pour essayer d'obtenir de M. le ministre des finances des crédits plus importants.

J'attire d'autre part votre attention sur le fait qu'en ce qui concerne la prime par cheval-heure de vol, vous n'avez pas répondu. Je voudrais savoir quelles sont vos intentions, sur ce point, pour l'année 1955.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le sénateur Marrane, je dois d'abord vous répondre qu'en ce qui concerne la prime par cheval-heure de vol, le crédit a été augmenté de 10 millions. Par conséquent, sur ce point mes intentions ne sont pas équivoques.

M. Georges Marrane. Peut-être n'est-ce pas équivoque, mais que donnerez-vous ?

M. le ministre. Nous répartirons en essayant d'augmenter les primes existantes, puisqu'il y a 10 millions de plus.

Sur la question de savoir si l'on cède les avions, si on les loue ou si on les prête, il y a eu un changement de régime; mais ce qui est important c'est le volume global des crédits finalement affectés aux aéroclubs, quelles que soient les modalités d'utilisation des crédits.

Comme je l'ai montré tout à l'heure, ce volume s'accroit de 25 p. 100 par rapport à l'année précédente. Il n'est pas possible, d'une part, de m'attaquer sur un changement de modalités qui peut sembler défavorable aux aéroclubs et, d'autre part, de ne pas reconnaître que, puisqu'il y a une augmentation de 25 p. 100 du volume global, il y a une amélioration très sensible du sort réservé par le Gouvernement aux aéroclubs.

C'est la raison pour laquelle je vous demande encore une fois, monsieur le sénateur, d'avoir la bonté de retirer cette demande de réduction indicative, qui vraiment n'est pas de saison, si j'ose dire, lorsque l'on passe des documents budgétaires de 1954 à ceux de 1955.

M. Georges Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Les explications de M. le ministre ne me donnent pas satisfaction. Toute mon argumentation reste valable, comme d'ailleurs celle de la commission des finances qui a indiqué que les crédits actuels ne permettaient que la réparation de 40 appareils alors que les aéroclubs en possèdent 600. En outre, votre réponse concernant la ristourne cheval-heure de vol est très évasive.

Pour toutes ces raisons, je maintiens mon amendement et demande à l'Assemblée de bien vouloir l'adopter.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 43-91, avec le nouveau chiffre de 242.111.000 francs, la commission des finances ayant renoncé à son abattement de 1.000 francs.

(*Le chapitre 43-91 est adopté.*)

M. le président.

5e partie. — Action économique.
Subventions aux entreprises d'intérêt national.

« Chap. 45-61. — Subventions d'exploitation et garantie d'intérêts, 1.063.235.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances ayant été excessivement émue du rapport de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques en ce qui concerne la comptabilité de l'aéroport de Paris, a opéré, sur ce chapitre, un premier abattement de 1 million de francs.

Nous pouvons lire dans ce rapport que « la nomenclature du budget ne coïncidant pas avec celle des comptes, aucune comparaison n'a pu être effectuée. Aussi, les formalités accomplies pour établir et approuver le budget demeurent-elles sans portée réelle ». Je dois toutefois ajouter qu'il s'agit d'un rapport statuant sur les comptes de l'exercice 1953.

Ce matin, M. le ministre, devançant notre discussion, a apporté sur la matière un certain nombre d'explications. Il nous a dit, entre autres, qu'à l'heure présente le plan comptable était enfin établi. J'ai cru comprendre que le différend qui existait préalablement entre le ministère des finances et l'aéroport de Paris concernant les amortissements était aussi réglé et qu'ainsi l'on pouvait espérer qu'à partir de 1954 la comptabilité serait présentée suivant une forme permettant un contrôle efficace. Aussi, avant de renoncer à cet abattement du crédit, je demande à M. le ministre si, actuellement, la tenue de la comptabilité permet de contrôler efficacement l'utilisation des crédits mis par le Parlement à la disposition de l'aéroport de Paris.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je crois pouvoir dire à M. le rapporteur de la commission des finances qu'après les études qui ont été faites et les mises au point dont j'ai parlé ce matin, nous ne risquons pas d'avoir de mauvaise surprise en matière de comptabilité et d'utilisation des crédits. Je confirme ce que j'ai dit ce matin: le plan comptable, assorti des modifications résultant de l'expérience, permettra au Parlement de savoir exactement ce qui se passe à l'aéroport de Paris.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, la commission renonce à son premier abattement de 1 million sur le crédit du chapitre 45-61.

Son second abattement de 1.000 francs concerne le problème de la légalité des taxes parafiscales perçues en vertu de la loi de finances du 31 décembre 1953. Mon interprétation est la suivante: ces taxes sont actuellement perçues dans des conditions telles qu'elles sortent du cadre de la loi votée par le Parlement. Je voudrais sur ce point obtenir des précisions de M. le ministre.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. En réalité, j'ai déjà apporté une réponse à cette question ce matin. Il s'agit de redevances qui n'ont pas le caractère de taxes, mais dont il faut constater que les modalités de perception n'avaient pas été établies en accord avec tous les intéressés, spécialement avec les transporteurs. C'est la raison pour laquelle l'application de la mesure a été suspendue.

De ce fait, nous cherchons actuellement de nouvelles modalités, non seulement de perception, mais de répartition de la charge entre les différentes redevances et, ainsi que je l'ai indiqué ce matin, en accord avec les chambres de commerce qui sont concessionnaires des aérodromes.

Dans ces conditions, je crois que les appréhensions très justifiées d'ailleurs de la commission des finances peuvent se trouver apaisées, puisque nous arriverons prochainement à une situation entièrement transformée; et je crois ne pas trop m'avancer en indiquant que la décision qui interviendra sera prise en accord avec tous les intéressés.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je voudrais toutefois vous faire remarquer, monsieur le ministre, que la modification des modalités d'application de la taxe n'atteignent pas le fond du problème.

Si j'ai bien compris les intentions du Parlement au moment du vote de la loi, celui-ci entendait, si d'autres taxes étaient proposées à l'avenir, en décider lui-même et ne pas laisser au Gouvernement dans ce domaine toute latitude et toute liberté. Monsieur le ministre, donnez-vous au texte la même interprétation que moi ?

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il est intervenu un décret-loi en ce qui concernait les redevances indiquées. En dehors du cadre des décrets-lois il est bien certain qu'il ne saurait être question en quoi que ce soit que le Gouvernement puisse instituer telle ou telle taxe, telle ou telle redevance.

J'indique qu'il s'agit là d'une redevance qui n'a pas le caractère fiscal proprement dit d'une taxe et j'indique à M. le rapporteur que sur l'interprétation et le sens à donner au texte qu'il a bien voulu rédiger, je suis d'accord avec lui.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances, je crois, m'autoriserait à retirer ses proprositions. Il faudrait encore signaler que, dans la loi que nous avons votée, il y avait un second principe. Il ne s'agit pas de taxe à proprement parler mais de taxe en rapport avec le prix de revient d'un service, c'est l'esprit dans lequel le Parlement l'a conçu et c'est dans ce sens que nous ferons le contrôle par la suite. Nous pouvons donc revenir au crédit primitif.

Il a été procédé à un autre abattement indicatif au sujet d'une autre question n'ayant aucun rapport avec celle-là et dont l'origine est dans l'émotion qui m'a saisi lorsque j'ai pu comparer le prix du kilowatt vendu par l'aéroport de Paris à ses utilisateurs avec le prix du courant dans la région parisienne.

Je voudrais demander à M. le ministre, sur ce point particulier, comment fonctionne le contrôle de tutelle exercé par son ministère.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Le contrôle de tutelle ne peut, dans une pareille affaire, que fonctionner dans les termes les plus ordinaires, à savoir que nous avons des possibilités de vérification et une série d'éléments d'appréciation fournis, ne serait-ce que par les tableaux de prix. Je peux donc affirmer que le contrôle s'opère dans des conditions tout à fait satisfaisantes.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous renoncez au troisième abattement ?

M. le rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-61, avec le nouveau crédit de 1.064.238.000 francs qui est celui adopté par l'Assemblée nationale.

(*Le chapitre 45-61, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-81. — Transports aériens. — Rémunération des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant les Etablissements français d'Océanie, 1.533.999.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mes chers collègues, je m'excuse, mais c'est la dernière fois que je prends la parole aujourd'hui sur un chapitre.

La commission des finances m'a quand même chargé de présenter un abattement indicatif incorporé au crédit qui est demandé au sujet de la coordination.

Le point très particulier qui a attiré notre attention est le suivant: à l'heure présente, lorsqu'un différend surgit, on prend avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, dans la composition duquel n'entrent pas les représentants des compagnies privées. Ces dernières ne sont pas représentées ès qualités; elles sont entendues mais elles ne font pas partie intégrante du conseil qui donne son avis.

Je demande à M. le ministre s'il n'est pas possible de prévoir une représentation organique au sein du conseil de ces compagnies privées qui, évidemment, sont intéressées à cette coordination et si, en même temps, on ne pourrait pas essayer, une fois pour toutes, de définir tout au moins les critères principaux par lesquels on se décide en la matière.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, M. le rapporteur de la commission des finances soulève, en effet, une question de principe qui est fort importante et qui est celle de savoir si, dans le conseil supérieur qui est amené à prendre des décisions qui concernent les transporteurs publics ou privés, doivent figurer ces différentes entreprises.

Il a été finalement admis que les transporteurs n'y figureraient pas, mais que, par contre, ils pourraient être entendus de la manière la plus complète et la plus large sur toutes les questions les concernant.

Récemment encore, les transporteurs, en particulier les transporteurs privés, ont parfaitement admis cette procédure sous la seule réserve, d'une part, qu'ils fussent entendus librement, ce qui est une affaire réglée, et, d'autre part, que la procédure fût suffisamment ouverte, suffisamment publique pour que chacun fût en mesure de savoir ce qui se passait au cours et à la suite de ces auditions.

Je pense que, les uns et les autres, nous pourrions nous satisfaire d'une solution qui a finalement reçu l'agrément des intéressés.

En ce qui concerne la dernière question posée, celle des critères, je pense en effet, comme M. le rapporteur de la commission des finances, qu'il est indispensable, pour aboutir au maximum de clarté et d'efficacité, de savoir très exactement quels sont les principes directeurs des décisions. Cela doit faire l'objet, d'une part, d'un travail en quelque sorte de compilation, car il y a déjà beaucoup de décisions qui ont été prises et, d'autre part, d'un travail d'organisation indispensable qui se rattache, ainsi que je le disais tout à l'heure, à l'élargissement de la publicité et à l'aération de la procédure.

Je crois donc que les mesures prises en ce sens vont permettre de donner satisfaction aux demandes et, en tout cas, d'apaiser complètement les craintes qui viennent d'être exprimées par la voix de M. le rapporteur de la commission des finances.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Pour ma part, je ne suis pas tellement séduit par la procédure proposée, n'étant pas certain qu'une large publicité des débats soit bonne en elle-même.

J'estime que les débats, qui se passent à l'intérieur d'une commission, qui ont un caractère technique, ont peut-être intérêt à ne pas être complètement publiés. C'est pourquoi, j'insistais dans le sens contraire. J'ai demandé une représentation organique. Mais, puisque M. le ministre annonce que tout le monde est satisfait, j'aurais mauvaise grâce à faire prévaloir mon point

de vue. Pour le moment, en attendant que des incidents éclatent, je me rangerai volontiers à son avis et je demanderai au conseil de revenir au crédit primitif.

M. le président. La commission renonce à son abattement.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-81 avec le nouveau crédit de 1.534 millions adopté par l'Assemblée nationale.

(*Le chapitre 45-81 est adopté.*)

M. le président.

8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). » — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques) ». — (Mémoire.)

L'examen des chapitres de l'état A est terminé.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1er avec la somme de 15.255.494.000 francs, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état A.

(*L'article 1er, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 14.534 millions 500.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 14.332.500.000 francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

« Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 12.456.500.000 francs pour les crédits de payement et de 12.804.500.000 francs pour les autorisations de programme;

« Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 2.078 millions de francs pour les crédits de payement et de 1.528 millions de francs pour les autorisations de programme,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état B annexé.

Je donne lecture de cet état:

Travaux publics, transports et tourisme.

SECTION II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

3e partie — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 53-20. — Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique :

« Autorisation de programme, néant.

« Crédit de payement, 106 millions de francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets au voix le chapitre 53-20.

(*Le chapitre 53-20 est adopté.*)

M. le président « Chap. 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique :

« Autorisation de programme, néant.

« Crédit de payement, 151.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-24. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études, de prototypes et de premier établissement :

« Autorisation de programme, 5.274.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de payement, 3.604.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole :

« Autorisation de programme, 2.969.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de payement, 2.539.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 53-92. — Travaux et installations effectués dans la métropole pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre, étude et surveillance. » — (Mémoire.)

6e Partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 56-40. — Ecoles et stages. — Equipement :

« Autorisation de programme, 280.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de payement, 127.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 56-70. — Aviation légère et sportive. — Equipement :

« Autorisation de programme, 283.000.000 francs.

« Crédit de payement, 421.400.000 francs. »

Par amendement (n° 10), M. Aubé propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Aubé.

M. Robert Aubé. Mon amendement, qui aurait d'ailleurs pu trouver sa place au chapitre 43-91, a pour objet d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la situation défavorable des aéroclubs d'outre-mer qui, en dehors d'attributions encore trop rares et trop restrictives de quelques appareils de tourisme, ne reçoivent absolument aucune aide de votre département.

En février dernier, dans une question écrite posée à votre prédécesseur, j'ai eu l'honneur de lui demander d'étendre aux aéroclubs d'outre-mer le bénéfice de l'arrêté du 12 octobre 1953.

Bien que le ministre de l'époque ait bien voulu me répondre que cette question de subvention aux aéroclubs d'outre-mer restait « une des préoccupations essentielles et qu'il entreprenait des démarches auprès de ses collègues des ministères de la France d'outre-mer et du budget pour que les associations d'outre-mer puissent, dès que possible, bénéficier d'une aide substantielle », aucune amélioration n'en est encore résultée.

Je ne doute pas que des démarches ont été entreprises mais, comme leurs effets ne se sont pas encore fait sentir, j'aimerais, monsieur le ministre, à l'occasion de ce nouveau budget obtenir de vous l'assurance que les aéroclubs d'outre-mer ne seront plus oubliés mais qu'ils seront traités, à l'avenir, sur un pied d'égalité avec les aéroclubs de la métropole puisque les uns et les autres font partie de cette Union française pour laquelle vous avez bien voulu rappeler, ce matin, qu'il ne devait y avoir qu'une seule et même politique aérienne. (*Applaudissements.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. J'indique à M. le sénateur Aubé qu'en effet, il doit y avoir une seule politique aérienne, ce qui d'ailleurs n'empêche pas les budgets des territoires de participer à l'effort de cette politique, ce à quoi, je pense, tiennent ces territoires.

Mais j'indique aussi à M. le sénateur Aubé que, cette année, nous avons pu répartir quatorze appareils de type Brochet M. B. 100 qui ont été répartis à raison de six pour l'Afrique occidentale française, six pour l'Afrique équatoriale française et deux pour Madagascar. Mais ce qui me paraît le plus intéressant, c'est que si la haute assemblée vote ce budget, dès l'année prochaine, dès 1955, les aéroclubs d'outre-mer qui ne disposent en effet pas dans le budget général de l'aviation civile de primes et de subventions diverses vont pouvoir bénéficier dans la limite des crédits du chapitre 56-70 de l'attribution des primes d'achat, ce qui montre bien à M. Aubé que j'ai l'intention d'aller dans le sens qu'il a recommandé.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Aubé ?...

M. Robert Aubé. Devant ces assurances, j'aurais mauvaise grâce à maintenir mon amendement et je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix le chapitre 56-70 avec les chiffres de la commission.

(*Le chapitre 56-70 est adopté.*)

7e partie. — Equipement administratif et divers.

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

8e partie. — Investissements hors de la métropole.

« Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole :

« Autorisation de programme, 3.998 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de payement, 5.157.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 58-92. — Travaux et installations effectués hors de la métropole pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre et surveillance). » — (Mémoire.)

« Chap. 58-94. — Logements familiaux hors de la métropole :

« Crédit de payement, 350 millions de francs. » — (*Adopté.*)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ÉTAT

A. — Subventions et participations.

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique :

« Autorisation de programme, 1.328 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de payement, 1.993 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-70. — Aviation légère et sportive. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers :

« Autorisation de programme, 100 millions de francs. »

« Crédit de payement, 85 millions de francs. »

Par amendement (n° 17), M. Marrane et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, j'ai déposé également un amendement sur ce chapitre pour souligner l'insuffisance des crédits. A l'heure présente, 90 p. 100 du matériel utilisé a été construit au lendemain de la Libération. Il faudrait prévoir son remplacement. Ce n'est pas encore en 1955 avec 85 millions qu'il sera possible de construire suffisamment d'avions et de planeurs.

En dehors de quelques prototypes, il n'existe pas un vrai programme de matériel nouveau. Pourtant, dans le passé, notre pays vendait à l'étranger des avions et des planeurs. Actuellement, les associations sont obligées de recourir aux Auster, aux Tiger Moth anglais ou aux appareils américains pour assurer leur activité. La production française en cellules et moteurs d'avions légers est à peu près nulle. Ce n'est pas le budget de 1955 qui permettra de relancer notre industrie aéronautique, de prévoir des séries suffisantes pour satisfaire les besoins du pays et favoriser le commerce extérieur.

Dans son rapport, M. Walker souligne que la dotation de ce chapitre sera notoirement insuffisante. Il indique en effet que, sur 255 demandes de primes d'achat, 97 seulement ont pu être satisfaites en 1954. Et encore, cette subvention, pour les clubs qui en ont bénéficié, se monte en moyenne à 800.000 francs par appareil. Quand on pense qu'un planeur de performance coûte 4 millions, on comprend que peu d'aéroclubs peuvent se permettre d'acheter du matériel nouveau.

Au surplus, notre rapporteur M. Walker souligne que ce n'est pas 85 millions qu'il faudrait pour satisfaire la moitié des demandes déposées, mais au moins 250 millions.

Il n'est donc pas discutable que les crédits prévus à ce chapitre — n'en déplaise à M. le ministre — sont encore notoirement insuffisants. Je serais heureux de savoir ce que M. le ministre a l'intention de faire pour ce que crédit soit porté à une somme suffisante pour permettre la vitalité des aéroclubs, même de ceux qui ne sont pas agréés.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de reprendre les mêmes réponses aux mêmes questions.

Simplement, je voudrais indiquer à M. le sénateur Marrane que, sur un point qu'il a traité et qui est fort important, le Gouvernement est bien d'accord sur la nécessité d'essayer de relancer la construction française en matière d'appareils d'aéroclub.

A l'heure présente, nous avons établi un concours qui va être jugé dans les premiers mois de l'année et qui doit précisément permettre de déterminer un nouvel appareil qui puisse remplacer le Stamp pour toutes les activités excellentes que cet appareil, jusqu'à présent, a pu exercer au sein des aéroclubs. Une fois que le concours aura été jugé, qu'un appareil aura été retenu, le Gouvernement fera le nécessaire pour en faciliter la construction en tant que prototype d'abord et en tant qu'appareil de série ensuite, ceci pour répondre à ce souci de M. Marrane, qui est entièrement partagé par le Gouvernement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur Marrane ?

M. Georges Marrane. Je remercie monsieur le ministre des indications qu'il vient de me donner. Il n'en est pas moins vrai que je continue à considérer que ce crédit est insuffisant, mais, comme c'est mon dernier amendement et comme M. le ministre vient de m'affirmer qu'il sera établi un programme de construction pour satisfaire les besoins en matériel des aéroclubs, je vais lui demander d'apporter autant d'ardeur et de conscience à défendre l'aviation sportive et légère, qu'il en apporte à défendre le rugby et le tennis. (*Sourires.*)

M. le ministre. Malheureusement, je vieillis et je ne peux plus jouer au rugby.

M. Georges Marrane. Ne me dites pas cela, à moi!

M. le ministre. Vous êtes éternellement jeune! En ce qui concerne l'aviation sportive et les aéroclubs, vous pouvez compter sur moi, j'agirai comme pour aller à l'essai. (*Rires.*)

M. Georges Marrane. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 66-70, avec les chiffres de la commission.

(*Le chapitre 66-70 est adopté.*)

7e partie. — Equipements administratifs et divers.

M. le président. « Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, crédits de payement. » — (Mémoire.)

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 2 avec la somme de 14.534.500.000 francs pour les crédits de payement et la somme de 14.332.500.000 francs pour les autorisations de programme, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état B.

(*L'article 2 est adopté.*)

M. le président. « Art. 2 bis. — Sur les autorisations de programme antérieurement accordées, une autorisation de programme d'un montant de 150.500.000 francs est définitivement annulée au titre du chapitre 53-20 « Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique ». — (*Adopté.*)

« Art. 3. — A compter du 1er janvier 1955, les entreprises de transport aérien et les exploitants d'aérodromes supporteront la charge des dépenses de personnel et de matériel du Conseil supérieur de l'aviation marchande. La répartition de ces charges entre les différentes entreprises intéressées sera effectuée dans des conditions fixées par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du ministre des finances, des affaires économiques et du plan.

« Les contributions des entreprises seront rattachées au budget intéressé selon la procédure des fonds de concours. »

Sur le texte même de la commission, je n'ai pas d'amendement.

Je le mets donc aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement (n° 9), M. Julien Brunhes propose d'ajouter à l'article 3 un dernier alinéa ainsi conçu :

« Les fonctionnaires ou agents sur contrat qui ont été appelés à occuper les emplois créés par les décrets n° 48-970 du 7 juin 1948 et n° 48-1016 du 16 juin 1948, au titre de la constitution initiale du corps des ingénieurs de la navigation aérienne, sont intégrés dans ce corps. Les nominations prononcées en applica-

tion du présent article prendront effet à la date du 1er janvier 1948 ou à la date de prise effective de fonctions des intéressés, selon que ceux-ci étaient ou non en service au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale au 1er janvier 1948 ».

La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Monsieur le ministre, il s'agit, ou bien d'un alinéa supplémentaire à l'article 3, ou bien d'un article additionnel.

M. le président. Il ne peut pas s'agir d'un article additionnel.

M. Julien Brunhes. L'article 60 du règlement précise que « ... aucun article additionnel ne peut y être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire une dépense, à créer ou à accroître une recette, ou à assurer le contrôle des dépenses publiques ».

Au chapitre 31-21, que nous avons voté ce matin, figure un crédit de 1.764 millions de francs pour la navigation aérienne. Les ingénieurs de la navigation aérienne, bien qu'embauchés depuis le 1er janvier 1948 et payés, semble-t-il, sur ce crédit, ne sont pas titularisés, ne sont pas intégrés.

Nous avons le droit de considérer, dans notre commission ainsi qu'au Conseil de la République, qu'il est bien dans notre rôle de contrôle des dépenses publiques de demander au ministre d'inscrire dans une mesure supplémentaire au budget de l'aviation civile l'intégration de ce corps d'ingénieurs de la navigation aérienne dont par ailleurs vous prévoyez, non seulement le payement du traitement au chapitre 31-21, mais également le payement des indemnités, etc.

Cet alinéa supplémentaire n'entraine ni une augmentation de dépenses, ni une augmentation de recettes, mais correspond à notre désir de contrôler efficacement les dépenses publiques et, en particulier, l'utilisation du crédit de 1.764.470.000 francs que nous venons de consentir en votant le chapitre 31-21. C'est bien contrôler les dépenses publiques, de notre part, que de vous demander d'inscrire une disposition supplémentaire pour justifier ce chapitre.

Je pense donc avoir prouvé que nous avions le droit d'ajouter l'alinéa suivant à l'article 3:

« Les fonctionnaires ou agents sur contrat qui ont été appelés à occuper les emplois créés par les décrets n° 48-970 du 7 juin 1948 et n° 48-1016 du 16 juin 1948, au titre de la constitution initiale du corps des ingénieurs de la navigation aérienne, sont intégrés dans ce corps. Les nominations prononcées en application du présent article prendront effet à la date du 1er janvier 1948 ou à la date de prise effective de fonctions des intéressés, selon que ceux-ci étaient ou non en service au secrétariat général à l'aviation civile et commerciale au 1er janvier 1948 ».

Il y a donc, monsieur le ministre, une question de fond, sur laquelle je sais que vous êtes d'accord avec moi. Il y a aussi une question de forme: peut-on introduire un alinéa supplémentaire qui justifie une dépense fort importante précédemment votée. Cela, à mon sens, entre dans le rôle du Conseil de la République, puisqu'il s'agit du contrôle des dépenses publiques, exception prévue à l'article 60 de notre règlement. J'espère donc, monsieur le ministre, qu'avec le sourire vous accepterez cet amendement que je vous propose.

M. Gilbert-Jules, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Mes chers collègues, M. Brunhes vient de vous dire que les ministres étaient d'accord sur le fond avec sa proposition de loi. Par conséquent, il nous a évité d'avoir à le dire nous-mêmes.

Mais dans la forme, et plaidant d'avance la recevabilité de son article, il nous demande de vouloir bien ne pas nous y opposer, avec le sourire. Malheureusement, je suis dans la pénible obligation, tout en conservant le sourire, de lui opposer les termes de l'article 60, car nous créerions, à mon sens, un précédent dangereux si, à l'occasion d'une loi de finances, nous envisagions l'intégration de fonctionnaires.

Vous entendez bien que, si on considère qu'assurer le contrôle des dépenses publiques aux termes de l'article 60 consiste à dire que tel ou tel fonctionnaire de telle ou telle catégorie est intégré, ce serait aussi assurer le contrôle des dépenses publiques que de dire par hypothèse — c'est un raisonnement par l'absurde — que tel fonctionnaire occupant telle fonction publique sera promu ou nommé à telle autre. Ce serait là aussi, je le répète, assurer le contrôle des dépenses publiques si l'on acceptait votre interprétation de l'article 60.

Je voudrais dire à M. Brunhes qu'il y a deux possibilités: d'abord respecter le règlement. Cette assemblée devrait avoir plus que toute autre, si j'ose dire, le souci de respecter avec obstination le règlement qu'elle s'est imposé et qui, en réalité, n'est que l'application traduite de la Constitution qui nous régit tous.

Ensuite — excusez-moi de reprendre le raisonnement que j'ai déjà soutenu à l'occasion de l'article additionnel venu en discussion lors du budget de la santé publique — vous avez la possibilité de déposer une proposition de loi dans cinq minutes, d'en demander la discussion d'urgence et, en première lecture, dans une heure, de faire voter par le Conseil de la République un texte identique à celui-ci, avec l'assurance que peut vous donner le Gouvernement de demander à l'Assemblée nationale d'inscrire à son ordre du jour, le plus rapidement possible, le vote en première lecture, du texte qui serait issu de vos délibérations.

Je peux même envisager d'aller plus loin si votre proposition de loi est ainsi votée et rechercher la possibilité pour le Gouvernement, dans le budget des charges communes, d'introduire par lettre rectificative l'amendement dont vous proposez aujourd'hui le vote au Conseil de la République.

Par conséquent, le ministre des travaux publics comme le secrétaire d'Etat au budget veulent, sur le fonds de la question, donner satisfaction à la préoccupation qui vous anime, le plus rapidement possible, mais, je vous en prie, n'introduisons pas dans la loi de budget des dispositions qui ne sont certainement pas de nature à assurer le contrôle des dépenses publiques dans les termes de l'article 60 tels qu'il faut les entendre; ne créez pas de précédents, ne faites pas que des discussions se renouvellent, à l'exemple de la discussion du budget de la santé où les uns et les autres, dans cette assemblée, disaient: « A l'occasion de tel budget on a fait cela », ou bien: « A l'occasion de tel autre budget on a fait application de l'article 60 contre tel amendement ». Ayez une doctrine, une jurisprudence constantes, je vous en prie, mes chers collègues.

Le problème de fond peut être résolu dans les délais les plus rapides à la satisfaction de tous, mais je vous demande encore de ne pas créer un précédent dangereux en joignant à un projet de loi budgétaire des dispositions relatives à des fonctionnaires, elles n'ont rien à voir avec le budget proprement dit.

M. Coudé du Foresto. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. J'ai demandé la parole pour répondre à M. le secrétaire d'Etat au budget, qui m'a d'ailleurs facilité considérablement la tâche puisqu'il a évoqué lui-même ce que je n'appellerai pas un précédent: la discussion du budget de la santé publique. Il y a un moyen que nous n'avons pas invoqué, monsieur le secrétaire d'Etat, lors de la discussion du budget de la santé publique, en ce qui concerne le fameux article additionnel de ce budget, c'est que le texte qui nous était venu de l'Assemblée nationale et que j'ai sous les yeux contenait aussi un article additionnel que vous avez laissé passer alors qu'il n'avait rien à faire avec le budget, et pourtant il nous est parvenu tel quel.

Dans cette affaire — et encore que je sois convaincu qu'il est évidemment mauvais d'introduire dans des discussions budgétaires des textes qui n'ont aucun rapport avec le budget — je suis bien obligé, une fois de plus, de faire appel au bon sens. Par le texte que nous discutons, nous voulons régulariser une situation parfaitement illégale car, en fait, vous avez fait entrer dans le budget des crédits — que nous avons votés — destinés à rémunérer un personnel qui existe en fait mais pas en droit. Nous voulons le rétablir en droit. Vous avez fait une erreur; je ne vous la reprocherai pas, car tout le monde est faillible, mais je pense que nous avons parfaitement le droit de rectifier dans un projet de loi budgétaire ce qui n'est qu'une erreur de ce même projet de loi budgétaire. (*Applaudissements.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur la recevabilité de l'article 60?

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement, mais, en tant que rapporteur, j'indique qu'il est évident que, si nous voulons assurer le contrôle des dépenses, nous devons quand même affecter les crédits que nous avons votés ce matin à quelque chose de précis. Or, ce quelque chose de précis, en l'espèce, existe, et ce que demande notre collègue M. Brunhes, c'est de l'appeler par son nom.

Je crois que c'est bien de cela qu'il s'agit.

M. Julien Brunhes. Parfaitement.

M. le rapporteur. Aussi, dans un souci d'efficacité et sans vouloir pour autant créer un précédent, je pense que l'article 60 n'est pas applicable.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, invoquez-vous toujours l'article 60 ?

M. le secrétaire d'Etat. Je suis au regret, quel que soit le précédent qui fut créé et pour tenter d'en éviter le renouvellement au Conseil de la République, de maintenir ma demande d'application de l'article 60.

J'ai indiqué tout à l'heure quels étaient les deux moyens à votre disposition: soit le vote par le Conseil de la République d'une proposition de loi avec application du nouvel article 14 de la Constitution, soit l'acceptation de la promesse faite par le Gouvernement de déposer une lettre rectificative, au budget des charges communes, reprenant cette disposition.

Quant à prétendre qu'il s'agit d'une disposition permettant d'assurer le contrôle des dépenses publiques, sous le prétexte qu'un crédit aurait été voté pour payer ces fonctionnaires, qui sont en fonction mais non intégrés, je crois qu'il y a là une argumentation extrêmement discutable.

En conséquence, je maintiens ma demande, en précisant que le Gouvernement prend l'engagement de déposer une lettre rectificative au budget des charges communes afin de régulariser cette situation.

M. Julien Brunhes. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brunhes.

M. Julien Brunhes. Malgré la grande sympathie que tout le monde éprouve dans cette assemblée pour M. le secrétaire d'Etat au budget, j'estime que j'ai raison et que, si nous creons un précédent, peut-être regrettable, ce n'est qu'en réponse à un autre précédent beaucoup plus regrettable, qui a consisté à mettre dans un chapitre budgétaire des crédits pour des fonctionnaires, qui, légalement, n'existent pas. Nous serons à égalité de précédent et je demande un vote pour qu'on sache à quoi s'en tenir dans ce domaine.

M. le président. Vous n'avez pas besoin de demander un vote; il est obligatoire quand la commission et le Gouvernement ne sont pas d'accord. Comme le président n'a pas le droit d'arbitrer, il est bien obligé de consulter l'assemblée.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je consulte le Conseil sur la recevabilité de l'amendement.

(*L'amendement est déclaré recevable.*)

M. le président. Sur le fond, M. Julien Brunhes a présenté ses observations.

Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission est d'accord sur le fond.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3 ainsi complété.

(*L'article 3, ainsi complété, est adopté.*)

M. le président. « Art. 4. — Les ouvriers du cadre tributaires de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949, mis à la disposition de l'aéroport de Paris, et admis au bénéfice des dispositions du decret du 8 janvier 1936 avant le 1er janvier 1955, continueront, pendant toute la durée de leur activité auprès dudit établissement, à être affiliés, à titre personnel, au régime de retraites prévues par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949.

« Cette affiliation, qui sera exclusive de toute participation à un autre régime collectif de garantie des risques vieillesse et invalidité ou pension, entraînera l'obligation, pour ces ouvriers, de verser au fonds spécial prévu par l'article 3 de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949, une contribution de 6 p. 100 calculée sur les émoluments dont ils auraient bénéficié s'ils étaient demeurés en fonction dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

« L'aéroport sera redevable envers ledit fonds spécial d'une contribution double de celle de chaque intéressé.

« Après accord de l'aéroport de Paris, et en fonction des possibilités de l'administration, les ouvriers du cadre, sur leur demande, auront priorité pour être réaffectés dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

« Les dispositions des paragraphes précédents cesseront d'être applicables aux ouvriers qui refuseraient leur réaffectation comme ouvrier du cadre dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général a l'aviation civile et commerciale.

« Les modalités d'application du présent article seront fixées par décret contresigné du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Ce décret devra intervenir dans un délai de six mois. » — (*Adopté.*)

Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric pour explication de vote.

M. Méric. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le groupe socialiste votera la masse des crédits destinés au budget de l'aviation civile et commerciale. Il a obtenu, au cours de la discussion, un certain nombre de satisfactions, en particulier en ce qui concerne la poursuite de la construction du *Caravelle*, et également l'acceptation, par notre assemblée et par le Gouvernement, de la proposition faite par la commission des finances de régler la situation financière d'Air France.

Néanmoins, nous voulons attirer, une nouvelle fois, l'attention de M. le ministre et du Gouvernement sur deux ou trois points particuliers.

En ce qui concerne d'abord le personnel du groupement aérien, nous n'avons pas pu obtenir le respect et l'application du décret du 5 mai 1947 qui lui permet de bénéficier des mêmes avantages que le personnel d'Air France.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de prendre contact avec votre collègue des finances et du budget dans les délais les plus brefs à seule fin que, le cas échéant, un rectificatif soit porté au budget des charges communes.

Par ailleurs, nous n'avons pas reçu de réponse ferme en ce qui concerne l'utilisation de *l'Armagnac*.

Je voudrais, à ce sujet, faire part à l'Assemblée d'un interview qu'a donnée M. le secrétaire d'Etat à l'air au journal *Les Ailes*. Dans cet interview, le secrétaire d'Etat à l'air déclarait notamment : « Il y a lieu cependant de se souvenir que la responsabilité du réseau civil français revient au secrétaire général de l'aviation civile et commerciale, c'est-à-dire au ministre des travaux publics. »

Pour la vérité de l'information, je dois faire connaître que plus tard le ministre a ajouté : « Le secrétaire d'Etat aux forces armées air espère pouvoir proposer une solution dans un avenir prochain aux différents départements intéressés comme c'est de notre devoir en tant que ministre de tutelle de cette industrie aéronautique française dont l'*Armagnac* a été une des plus belles réalisations. »

Je souhaite, monsieur le ministre, que, compte tenu de cette interview, qui a été rendue publique par le journal *Les Ailes*, vous preniez rapidement contact avec le ministre de l'air à seule fin qu'une solution intervienne dans l'immédiat pour l'utilisation de l'appareil *Armagnac*, car il y a à Toulouse des équipages, des techniciens, des cadres qui n'ont plus d'emploi aujourd'hui.

Par ailleurs, en ce qui concerne le domaine de la coordination aérienne, nous avons obtenu un certain nombre de précisions. Nous n'avons pas, hélas! entière satisfaction.

Nous pensons que la coordination doit être étendue à l'utilisation obligatoire du matériel français, à l'ensemble des transporteurs nationaux ou privés. C'est une des conditions essentielles si nous voulons permettre à la compagnie nationale Air France de rechercher systématiquement un meilleur rendement.

Enfin, en ce qui concerne l'extension du réseau métropolitain, afin d'aider au développement économique de certaines régions méridionales, nous voulons espérer, monsieur le ministre, que, grâce à la détaxation de l'essence d'avion, le département que je représente ici sera relié régulièrement à Paris. Il est en effet malheureux de constater aujourd'hui que Toulouse, qui a été l'une des capitales de l'aéronautique et qui dispose d'un potentiel important et complet, n'a pas la joie de pouvoir disposer d'une ligne régulière avec Paris, devenue indispensable à son essor économique.

Telles sont les explications que nous devions renouveler afin qu'il en soit tenu compte. Dans ces conditions, le groupe socialiste votera le budget de l'aviation civile et commerciale. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Monsieur le président, avant de répondre à M. Méric, je voudrais m'excuser auprès de vous-même et de l'Assemblée sur le procédé que j'ai employé tout à l'heure en levant indûment la main lorsque vous avez consulté l'Assemblée sur l'amendement.

M. le président. C'est un réflexe, mais non d'infériorité, bien au contraire. Vous désiriez être sénateur! (*Rires.*)

M. le ministre. Au fond de moi-même, en effet, je souhaitais sans doute le succès de l'amendement. Mais j'ai eu surtout un réflexe qui a consisté à ne pas vouloir laisser le secrétaire d'Etat au budget tout seul pour représenter le Gouvernement dans ce vote. (*Nouveaux rires.*)

M. Georges Marrane. C'est sportif!

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. Méric qu'en ce qui concerne l'*Armagnac*, je n'ai pas du tout l'intention de laisser passer une chance, s'il en existe, de l'utiliser. C'est la raison pour laquelle je compte reprendre contact rapidement avec mon collègue M. le secrétaire d'Etat à l'air, pour envisager ce qui peut être fait dans ce domaine.

En ce qui concerne les personnels du groupement aérien, des négociations sont en cours.

Enfin, j'ai tout lieu de penser que la détaxation de l'essence permettra à Toulouse, qui n'a cessé d'ailleurs d'être une capitale de l'aviation, d'être une capitale de plus en plus importante. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, le groupe communiste votera contre le budget de l'aviation civile et commerciale. En cela il sera conséquent avec lui-même, puisqu'il a voté contre à la réunion de la commission des moyens de communication. Cette commission s'est prononcée à l'unanimité contre le vote du budget de l'aviation civile et commerciale et nous considérons que cette discussion n'a amené aucun changement dans la situation, que le personnel n'a pas reçu satisfaction, que la politique antinationale de construction aérienne continuera et que, d'autre part, l'insuffisance des crédits ne permettra pas de donner satisfaction aux légitimes revendications des travailleurs d'Air France et ne permettra pas davantage d'apporter l'aide nécessaire à l'aviation sportive.

Compte tenu de ces considérations, le groupe communiste, suivant en cela l'invitation faite par notre rapporteur pour avis, M. Dubois, votera contre le budget de l'aviation civile et commerciale.

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Mes chers collègues, il est en effet tout à fait vrai que la commission saisie pour avis avait décidé de vous proposer un avis défavorable après l'étude de ce budget. Depuis le début de la discussion, votre commission des moyens de communication n'a pas eu l'occasion de se réunir. C'est donc à votre rapporteur de prendre une certaine responsabilité.

D'habitude, il faut bien le dire, cette discussion budgétaire avait un peu le caractère d'un dialogue de sourds. Les rapporteurs faisaient leur œuvre, au nom de leur commission, chacun des orateurs intervenait et la personnalité siégeant au banc des ministres donnait également des explications le plus souvent préétablies.

Il faut reconnaître que, cette année, nous avons eu, en la personne de M. Chaban-Delmas, un interlocuteur, un ministre qui s'est donné beaucoup de mal pour répondre à l'ensemble des questions posées. (*Vifs applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Il convient également de signaler que, sur certains éléments essentiels qui avaient amené votre commission des moyens de communication et des transports à émettre un avis défavorable, plusieurs novations ont été enregistrées.

Premièrement, lorsque nous avons rapporté devant la commission, nous nous trouvions sous la menace d'une grève du personnel de la navigation aérienne. Grâce à la juste compréhension de M. le ministre et à l'accord qu'il a réalisé avec l'ensemble des syndicats représentatifs de ces techniciens, la grève a été évitée. C'est tout de même un premier résultat.

Deuxièmement, il nous avait semblé difficile de voter le budget du fait que la subvention, de l'ordre de 1.500 millions de francs, accordée à Air France était très nettement inférieure au déficit réel de cette compagnie, et que les contrats, ligne par ligne, qui doivent être présentés au Parlement n'étaient pas encore en cours de discussion. Là aussi nous avons eu des apaisements. Je suis très persuadé que M. le ministre tiendra sa promesse et que, sous peu, ces contrats seront déposés sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Enfin, sur le plan des taxes ou des redevances d'usage, il est laissé un certain laps de temps pour revoir la question. Sur le dernier arrêté de coordination, pris en vertu du décret de septembre 1953, M. le ministre nous a dit que, malgré le caractère autoritaire de l'arrêté, caractère autoritaire reconnu du reste, les intéressés, c'est-à-dire les diverses compagnies, étaient d'accord sur ce point.

Ceci constitue, je le répète, quatre novations qui amèneraient vraisemblablement votre commission des moyens de transport...

M. Dutoit. La commission ne s'est pas réunie.

M. le rapporteur pour avis. Je l'ai dit, monsieur Dutoit, je suppute seulement sa réaction.

...sinon à donner, d'enthousiasme, un avis favorable au budget, du moins à ne pas se montrer trop sévère dans son appréciation. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Jean Bertaud, *vice-président de la commission des moyens de communication.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bertaud.

M. le vice-président de la commission des moyens de communication. Je tiens, en tant que vice-président de la commission des moyens de communication, à partager la responsabilité de son rapporteur en ce qui concerne le changement vraisemblable de position de sa commission. Cela m'est d'autant plus facile que nos collègues qui s'élèvent précisément contre ce changement de position ont retiré leurs amendements après les explications de M. le ministre. Par conséquent, je crois que la quasi-unanimité doit pouvoir se faire au sein de la commission pour approuver les nouvelles conclusions de son rapporteur.

M. Dutoit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je pense que M. le vice-président de la commission des moyens de communication et M. le rapporteur ne peuvent dans cette assemblée que parler en leur nom personnel. Il est certain, comme je l'ai dit, que la commission ne s'est pas réunie pour revenir sur sa décision.

D'autre part, M. Bertaud indique que nous avons retiré notre amendement. Mais il y a une question à laquelle M. le ministre n'a pas répondu.

M. Dubois a fait état des menaces de grève lors de la décision prise par notre commission des moyens de communication. Je voudrais indiquer à M. le vice-président de la commission et à M. le rapporteur qu'actuellement le personnel d'Air France menace de déclencher un mouvement de grève pour l'extension de ses revendications.

M. le rapporteur pour avis. Ce n'est pas le même personnel. Nous parlions du personnel de la navigation aérienne; vous parlez maintenant de celui d'Air France.

M. Dutoit. C'est un personnel qui dépend du ministère de l'air et dont le sort dépend de la décision de M. Chaban-Delmas, ministre de l'aviation civile et commerciale. Ce personnel réclame l'obtention d'une prime de 5.000 francs par mois, alors qu'il vient de lui être accordé une augmentation qui ne dépasse guère 2 p. 100. Le groupe communiste, conformément à la décision prise par la commission des moyens de communication, votera contre le budget de l'aviation civile et commerciale, compte tenu du fait que le personnel d'exécution n'a pas obtenu satisfaction. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le projet de loi.

Conformément à l'article 72 du règlement, il y a lieu de procéder à un scrutin public.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants..... 312
Majorité absolue..... 157

Pour l'adoption..... 296
Contre 16

Le Conseil de la République a adopté. (*Applaudissements.*)

M. Dulin, *président de la commission de l'agriculture.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de l'agriculture.

M. le président de la commission de l'agriculture. Monsieur le président, je pense qu'avant de passer à la discussion du budget de l'agriculture, le Conseil pourrait suspendre sa séance pendant quelques instants.

M. le président. Le Conseil a entendu la proposition de M. le président de la commission de l'agriculture.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures vingt minutes, est reprise à dix-sept heures cinquante minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 8 —

DEPENSES DU MINISTERE DE L'AGRICULTURE POUR 1955

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'agriculture pour l'exercice 1955. (N°s 666, 719 et 755, année 1954.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement pour assister M. le ministre de l'agriculture:

MM. R Braconnier, directeur du cabinet.
J. Rougé, chef de cabinet.
Conil Lacoste, directeur du cabinet du secrétaire d'Etat à l'agriculture.
Le Guelinel, ingénieur en chef des services agricoles.
Carluy, conseiller technique.
Blanc, directeur général du génie rural et de l'hydraulique agricole.
Merveilleux du Vignaux, directeur général des eaux et forêts.
Cramois, directeur général de la caisse nationale de crédit agricole.
Durand, directeur général de l'office national interprofessionnel des céréales.
Protin, directeur de la production agricole.
Larchevêque, directeur des affaires professionnelles et sociales.
Dauthy, chef du service de l'administration générale et du personnel.
Rabot, sous-directeur, service des relations extérieures.
Vuillaume, inspecteur général, chef des services vétérinaires.
Maze-Sencier, inspecteur général, chef des services des haras.
Chauvet, inspecteur général, chef du service de la répression des fraudes.
Dumas, chef du service de la protection des végétaux.
Monchecourt, chef de bureau à la production végétale.
Cepede, chef du service de l'enseignement agricole.
Guillaumé, administrateur civil, chef du bureau du budget.
Lalloy, ingénieur en chef du génie rural, conseiller technique.
Martin, inspecteur général adjoint de la caisse nationale de crédit agricole, attaché de cabinet.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. de Montalembert, *rapporteur de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, messieurs les ministres, fidèle à une tradition déjà vieille depuis plusieurs années, je vais m'efforcer de vous présenter un tableau aussi complet que possible du budget de l'agriculture.

Permettez-moi tout d'abord de manifester la satisfaction que j'ai éprouvée en constatant que, cette année, grâce à une meilleure présentation du budget — peut-être notre Assemblée y est-elle pour quelque chose — il était plus facile de se rendre compte de l'ensemble des possibilités financières données au département de l'agriculture. La loi relative à ce budget a incorporé successivement les crédits de fonctionnement, les crédits d'investissements provenant de l'ancien budget de la reconstruction et de l'équipement, les crédits sociaux et, enfin, les dépenses dites « ressources affectées » et certains comptes spéciaux. Ce regroupement n'est pas parfait, mais reconnaissons qu'il y a un progrès certain.

Si nous comparons les dépenses du budget de 1954 et les prévisions du budget de 1955, nous constatons — et c'est là encore une satisfaction — une augmentation certaine des crédits mis à la disposition de l'agriculture. En 1954, nous lisions: 13.293.333.000 francs. En 1955, nous trouvons, pour les propositions initiales du Gouvernement, 14.601.315.000 francs, auxquels s'ajoutent 358.500.000 francs par le fait de la lettre rectificative provoquée par les débats de l'Assemblée nationale. Au total, en ce qui concerne les crédits pour les dépenses ordinaires, nous trouvons une augmentation de 1.666 millions.

Je vous ferai grâce du détail; il figure dans mon rapport écrit, et en comparant les tableaux que je me suis efforcé de vous présenter aussi clairement que possible, vous pourrez sans doute vous repérer assez facilement.

L'Assemblée nationale n'a apporté aux crédits proposés par le Gouvernement que très peu de modifications. Votre commission des finances vous propose de les accepter, afin de ne pas alourdir la discussion; je pense que le Conseil de la République nous approuvera.

Je me réserve la possibilité d'intervenir de nouveau sur certains chapitres, car j'estime préférable de discuter sur les chapitres des modifications apportées par les commissions plutôt que d'encombrer une discussion générale souvent trop longue et qui manque alors le but qu'elle se proposait d'atteindre.

Je mentionnerai très rapidement une observation de la commission des finances sur le chapitre 31-01. Nous aurions pu revenir au chiffre du Gouvernement, réduit, à l'Assemblée nationale par un amendement tendant à l'abrogation du décret relatif aux bouilleurs de cru.

La commission des finances a cependant estimé que chaque chose devait venir en son temps et qu'il ne fallait pas mêler les questions. La discussion d'un budget n'est pas faite pour discuter de ces choses-là.

M. Gilbert-Jules, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Très bien!

M. le rapporteur. Nous aurions préféré revenir purement et simplement au chiffre proposé par le Gouvernement. Nous ne l'avons pas fait pour gagner du temps, mais la question reste entière et je pense que si nous étions sages, nous devrions discuter de cette affaire lorsqu'il s'agira d'entériner ou de combattre les décrets que le Gouvernement doit nous présenter pour ratification au moment opportun.

Au chapitre 31-31, la commission des finances a étudié d'une façon particulièrement attentive les demandes de création d'emplois concernant 200 conseillers agricoles, 20 ingénieurs et 30 contrôleurs auxiliaires de la protection des végétaux. La discussion a été fort intéressante et instructive.

En fait, cette mesure a pour objet d'augmenter le nombre des moyens mis à la disposition des agriculteurs afin de faire connaître à ceux-ci les méthodes de culture les plus productives. A cela, nous n'avons rien à dire et notre approbation est totale. Mais la discussion porte — c'est notre collègue M. Brousse qui a présenté les observations les plus pertinentes à ce sujet — sur les inconvénients qui pourraient résulter du fait que ces conseillers agricoles seraient rémunérés directement par l'Etat et qu'ainsi ils seraient moins enclins à soutenir les intérêts de l'agriculture que dans le régime actuel où les techniciens remplissant le même office dans les zones-témoins sont payés, par voie de subvention, par les chambres d'agriculture. C'est là une question importante sur laquelle vous aurez à débattre. M. le ministre de l'agriculture nous donnera sans doute les éclaircissements nécessaires.

Deux tendances s'opposent donc: celle qui préconise — c'est, je crois, la thèse du Gouvernement — que ces conseillers agricoles soient directement sous la coupe des services agricoles

du ministère; celle selon laquelle ces conseillers seraient des techniciens du genre de ceux qui existent actuellement dans les villages témoins et dans les centres d'études techniques agricoles.

Je passe sur diverses réductions indicatives et j'en arrive aux observations sur la procédure des fonds de concours. Comme je le disais tout à l'heure, on note certainement beaucoup plus de clarté dans la présentation du budget; mais il reste encore ce que j'appellerai « des fonds de tiroirs » que l'on ouvre de temps en temps, mais dont le Parlement n'a pas à connaître, ce qui n'est pas une saine méthode.

Qu'il ne se produise pas de malentendu entre nous. Votre rapporteur tient à affirmer qu'il n'a en aucune manière l'intention de prétendre que le département de l'agriculture dispose de trop de crédits; bien au contraire, il estime qu'il n'en a pas assez. Seulement, il n'en reste pas moins que l'arsenal budgétaire comprend un certain nombre de procédures qui mettent différents fonds à la disposition de l'administration, et il n'est pas absolument certain que cette façon de procéder soit conforme à l'intérêt général et aux objectifs poursuivis.

Il faudrait reviser votre position à ce sujet et, monsieur le ministre, je me permets d'insister instamment auprès de vous pour que cet état de fait cesse. De nombreux collègues, peut-être, et je crois même certains ministres, ne réalisent pas exactement ce qu'est ou ce que devrait être la procédure des fonds de concours.

Permettez-moi de rappeler que cette procédure consiste, c'est son objet essentiel, à rattacher au budget de l'Etat des versements volontaires effectués par différentes personnes. Le cas type est celui du propriétaire d'un monument historique qui verse à l'Etat une partie des sommes destinées à l'entretien du moment dont il a la propriété; mais, pour le cas de l'agriculture, il s'agit bien souvent de versements qui ne sont plus facultatifs, qui ne sont pas volontaires, plus exactement il y a rattachement au budget de prélèvements faits sur différents fonds extra-budgétaires.

Je vois que M. le secrétaire d'Etat aux finances m'écoute avec la même attention que lorsque mes collègues de la commission et moi avions l'honneur de l'avoir pour rapporteur et je l'en remercie. En cette affaire, je ne veux pas lui donner la moindre leçon puisqu'il connaît la question beaucoup mieux que je ne la connais moi-même; j'ai simplement tenu à attirer son attention sur ce point. La procédure en vigueur présente l'inconvénient de ne pas permettre au Parlement de se prononcer *a priori* sur l'utilité de la catégorie de dépenses envisagée.

M. Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* La Cour des comptes l'a déclaré avec beaucoup plus de sévérité que vous, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. Je vous remercie, monsieur le rapporteur général, de l'assentiment que, avec votre haute autorité, vous me donnez. Ne me reprochez pas d'avoir ce soir assez bon caractère, il est quelquefois si mauvais! (*Rires.*)

M. le président. Vous vous vantez.

M. le rapporteur. J'en arrive aux dépenses en capital. Sur ce point, je vous dois un compliment, monsieur le ministre. Je sais bien que si, dans cette Assemblée, je vous adresse un compliment, nos chers collègues, que nous pouvons considérer comme des amis, vont se dire: « Compliment, oui, de Normands entre eux. C'est certain, ils vont s'envoyer des fleurs. » D'autant que j'aperçois, siégeant à côté du ministre de l'agriculture, un autre ministre qui se trouve être, comme on dit dans notre pays de Caux, « bordurier de la Normandie ». (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat aux finances. J'espère que ce n'est pas péjoratif.

M. le rapporteur. Au contraire. Le compliment que je dois faire c'est que très certainement les crédits de ces chapitres sont en forte augmentation. Il n'y a pas de doute si nous prenons les chiffres. Les autorisations de programmes accordées pour 1954 s'élevaient à 39.900 millions; le montant correspondant des demandes pour 1955 s'élève à 62.500 millions, soit une augmentation de 22.600 millions compte non tenu des huit milliards de l'article 4 qui correspondent aux crédits de payement prévus au titre des fonds d'expansion économique.

Le total des autorisations de programme s'élève donc, pour 1955, à 70.500 millions.

En ce qui concerne les crédits de payement, même observation et même compliment. Il y a une différence en plus d'une année sur l'autre, de 7.100 millions. Mais, comme je viens de l'indiquer, les crédits pour 1955 doivent être encore augmentés des montants prévus au fonds d'expansion économique. Vous trouvez dans le tableau annexé au rapport les chiffres exacts que je me permets de rappeler : en autorisations de programme, 70.500 millions; en crédits de payement, 63.300 millions.

Je note que, dans ces crédits, aucune somme n'est prévue pour la construction du nouveau bâtiment destiné au ministère de l'agriculture. Cela a étonné la commission des finances. Il y a déjà de nombreuses années, nous avons entendu dire que le ministre de l'agriculture de l'époque était à l'étroit, que le ministère devait s'étendre, qu'un terrain bien connu des parlementaires se trouvait en face du ministère actuel, c'est-à-dire le terrain qu'on appelle « garage pour voitures », et que l'on ne tarderait pas d'y voir construire un édifice. Peut-être quelques-uns d'entre vous l'ignorent: aussi étrange que cela paraisse, tous les crédits nécessaires à la construction des bâtiments civils relèvent du budget de l'éducation nationale, sous la rubrique « Bâtiments civils » et figurent au chapitre 51-82. Or, ce département a établi, je crois, une liste des priorités ou des urgences — appelons là comme vous voulez — et le ministère de l'agriculture s'est trouvé frustré de son tour d'inscription. Je ne me permettrai pas d'entrer dans cette querelle « ministérielle », mais je crois opportun pour le Conseil de la République d'indiquer, sur la suggestion de la commission des finances, qu'il serait temps que le ministère de l'éducation nationale, qui bien souvent s'intéresse à l'agriculture, s'intéressât également à la construction des bâtiments que réclame le ministre de l'agriculture.

Vous trouverez dans mon rapport, à la page 12, l'intitulé: « Réforme des droits de succession » et vous vous demanderez peut-être pourquoi, mes chers collègues, j'ai abordé, avec l'assentiment de toute la commission, ce problème. Eh bien! voici très brièvement pourquoi. Sans doute actuellement l'ensemble des activités agricoles faisant l'objet des chapitres de l'état B du présent budget ont trait à des investissements. L'Etat accorde des concours variés à l'agriculture, désire que l'on développe l'habitat et l'équipement en général. Or, nous nous sommes demandé si tous ces crédits ne risquaient pas de se trouver perdus rapidement. En effet, je prends le cas d'un domaine rural. Nous allons, grâce au concours de l'Etat, envisager de réunir les parcelles éparses, de regrouper toute l'exploitation; nous allons inciter l'exploitant, ou le propriétaire bailleur, à faire des travaux d'investissement importants. En définitive, que se passera-t-il ? La vie de l'homme n'étant pas si longue, la dispersion se produira immédiatement après son décès, en sorte que le regroupement que nous aurons provoqué et en quelque mesure financé se trouvera détruit par la division de l'héritage si, comme cela se produit fréquemment, les héritiers ne peuvent payer des droits de succession trop élevés.

Je sais bien que l'on me dira: il existe une loi récente plus favorable sur les successions. Sans doute, mais elle est très limitée dans son effet. Le Parlement a été saisi de propositions fort intéressantes à ce sujet: la proposition de M. le député de Pierrebourg date de 1951, celle de M. le député Detœuf est toute récente. Le Conseil économique s'est emparé de la question et a donné un avis favorable à ces propositions. Le second plan de modernisation évoque la question et précise que les hommes de cinquante ans n'investissent plus en France parce qu'ils se pénalisent eux-mêmes par le fait que le fisc estimera à leur décès leurs investissements à un prix tel que la succession, venant à s'ouvrir, sera incapable de la régler. Si le Gouvernement ne prend pas des dispositions conservatrices à ce sujet, ce que vous avez édifié avec nous avec tant de mal se trouvera détruit à chaque génération.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux finances, je suis heureux d'avoir pu évoquer ce problème devant vous; nous nous en sommes déjà entretenus. Je pense que vos services sont déjà alertés; la commission des finances m'a prié de bien vouloir soulever ici cette question pour qu'avec le dynamisme qui caractérise ce gouvernement vous lui apportiez une solution rapide et satisfaisante.

J'en arrive maintenant aux chapitres 61 et 72. Ils visent l'un et l'autre l'équipement rural. Le premier concerne les subventions; le second, les prêts. Il importe que nous les examinions simultanément, bien entendu, puisqu'ils sont liés.

Les crédits demandés primitivement par le Gouvernement ayant été jugés insuffisants par l'Assemblée nationale, une lettre rectificative est intervenue: les autorisations de programmes ont été augmentées de 500 millions en ce qui concerne les subventions et de 1.500 millions en ce qui concerne les prêts. Je m'excuse de l'aridité de cet exposé, mais je n'ai pas encore trouvé le moyen de rendre attrayante une démonstration fondée sur des chiffres.

Compte tenu de ces modifications, le tableau que vous avez sous les yeux vous donnera la comparaison entre le budget 1954 et le budget 1955. Je n'y reviens pas, puisque vous le lirez. Vous y ferez les observations que vous jugerez utiles et je vous répondrai, si besoin est, lors de la discussion du chapitre correspondant.

Je voudrais dès maintenant, dans la discussion générale, attirer votre attention sur ce qui a frappé la commission des finances, à savoir le faible montant des crédits de payement demandés pour 1955 en ce qui concerne les services publics, c'est-à-dire les adductions d'eau, d'électrification, l'aménagement des villages. Le crédit demandé est de 540 millions pour un total de 6.400 millions de crédits de programme. Il est à craindre dans ces conditions si, comme on peut l'espérer, les travaux sont lancés suffisamment tôt, que les crédits de payement disponibles soient insuffisants pour permettre le règlement à bonne date des entrepreneurs et c'est cela qui a inquiété votre commission.

J'avoue que votre rapporteur a été d'autant plus inquiet que, s'étant rendu récemment au ministère de l'agriculture, il a réalisé à quel point certains services avaient été modernisés, en particulier les services du génie rural. Il y a là un effort considérable qui facilite le travail de tout le personnel et qui permet de débiter à une cadence remarquable tous les imprimés qui demandaient jusqu'ici beaucoup de temps pour leur établissement. Il en résulte que, si ma mémoire est fidèle, si je n'ai pas été distrait par l'agrément des lieux, l'on pouvait débiter les arrêtés ministériels à la cadence de plus d'un milliard par jour. Je crois ne commettre aucune indiscrétion en indiquant qu'en conséquence nous les maires, les présidents de syndicats, les préfets, etc., allons être en mesure de faire procéder aux adjudications de travaux très rapidement.

M. Roger Houdet, *ministre de l'agriculture.* Je souhaiterais pouvoir faire travailler cet organisme tous les jours de l'année. (*Sourires.*)

M. le rapporteur. Je n'en doute pas. J'ai été fort heureux de constater cette amélioration. Mais il y a le revers de la médaille. Les prétextes à retards dans les autorisations ministérielles disparaîtront quand la machine rotative — je ne sais comment on appelle cet instrument qui fait tourner si vite les papiers ou plutôt je l'ai su, mais ma mémoire est défaillante — débitera à force. Autrefois, quand les autorisations parvenaient tardivement et lorsque les crédits de payement étaient insuffisants, on s'en consolait tant bien que mal puisqu'on était en fin d'année.

Vous avez accompli du bon travail. Vous êtes arrivé à faire tourner la rotative rapidement. Vous allez pouvoir nous mettre en mesure dans nos campagnes de commencer nos travaux. Mais vous n'avez pas obtenu du ministre des finances — et vous n'en êtes pas responsable — qu'il vous donne les crédits de payement correspondants.

Il y a là une querelle...

M. le ministre. Un différend seulement!

M. le rapporteur. Excusez-moi: un différend, encore que, si nous consultions le dictionnaire, je ne sais pas si nous n'y trouverions pas que « différend » est synonyme de « querelle ». En tout cas, il y a un différend.

Quel est-il ? Vaut-il mieux obtenir d'un ministre des finances des autorisations de programme ou des crédits de payement ?

M. Restat. Il vaut mieux obtenir les deux. (*Sourires.*)

M. le rapporteur. Que faut-il penser des autorisations de programme ? On me dit: Nous n'avons jamais eu d'exemple qu'un ministre, quel qu'il soit — le mort saisissant le vif est un adage notarial dont il faut toujours se souvenir en politique (*Sourires*) — ne fasse pas honneur aux autorisations de programme et n'autorise pas, les années suivantes, les crédits de payement correspondants. Nous sommes d'une province méfiante, monsieur le ministre. Je dis, moi, que je ne suis pas sûr de la chose.

Alors — déformation professionnelle — il va appartenir au Conseil de la République de statuer sur ce point. Et, puisque nous avons la chance d'avoir un ministre qui n'oublie pas qu'il a été un rapporteur éminent de la réforme constitutionnelle, pourquoi le moment ne serait-il pas venu d'engager là-dessus une navette profitable qui permette d'éclaircir la situation ?

C'est la raison pour laquelle la commission des finances a quitté là le procédé de la petite réduction indicative de 1.000 francs. Elle a été un peu moins timide: elle propose au Conseil de la République une réduction indicative d'un million de francs et m'a chargé de maintenir cette position.

Un simple mot sur le chapitre 61-72. Je crois qu'il faudrait coordonner les différentes activités des ministères de la reconstruction et de l'agriculture. Les deux législations, sans s'opposer, ne sont pas suffisamment imbriquées. Lorsqu'il s'agit de bâtiments, celui qui veut faire construire est renvoyé à la législation qui permet d'obtenir des prêts du crédit agricole, avec les subventions du génie rural. Lorsqu'il s'agit d'habitations, celui qui veut faire construire est renvoyé à la législation qui décide que c'est le Crédit foncier qui accorde les prêts après avis des services de l'urbanisme. C'est là un chevauchement d'attributions et une meilleure coordination paraît souhaitable.

Passons maintenant aux ressources affectées. Bien entendu, une discussion détaillée s'instaurera tout à l'heure sur ce chapitre. Toutefois, d'après les renseignements qui ont pu m'être fournis, je dois indiquer que, de ce côté-là, un progrès a été réalisé. Il n'est pas douteux que le fonds d'assainissement du marché de la viande fonctionne bien. Je dois reconnaître que ce fonctionnement est facilité par le fait que les cours français de la viande sont presque à la parité mondiale. Il y a peut-être lieu de revoir d'un peu plus près le mécanisme, la procédure, l'institution d'un compte de réserves destinées à compenser, au profit de la société S. I. B. E. V. les pertes de temps résultant de toutes les complications que vous rencontrez, monsieur le ministre de l'agriculture, pour obtenir les avances nécessaires. On pourrait sans doute, à mon avis, rendre plus légère cette procédure, mais je ne fais cette suggestion qu'en passant, car, en gros, j'ai l'impression que cette question est virtuellement résolue à la satisfaction générale.

Il vous restera à mettre en place tous vos décrets pour l'assainissement du marché du lait, mais je suis convaincu que, tout à l'heure, mon collègue et ami M. le rapporteur de la commission de l'agriculture et probablement, au cours de la discussion, M. le président de la commission de l'agriculture lui-même vous poseront des questions techniques sur ce sujet, et il ne m'appartient pas d'empiéter sur leur domaine.

Je pense, mes chers collègues, vous avoir dit l'essentiel. Mon rapport a été bref, comme vous avez pu vous en rendre compte, mais il a été suffisamment précis, je l'espère. Je me suis borné à traiter deux ou trois questions primordiales. Je reste à votre entière disposition pour vous donner, au cours de la discussion, tous les renseignements complémentaires que vous pourriez désirer.

Alourdir les discussions générales, je l'ai dit tout à l'heure, est à mon avis un mauvais système. Je l'indique d'autant plus volontiers, en terminant, que nous avons maintenant une possibilité de rendre beaucoup plus efficace le travail législatif.

C'est pourquoi vous me permettrez, en cette fin d'année, de formuler deux souhaits. Le premier vous concerne, mes chers collègues, le voici: la discussion qui va s'instaurer maintenant sur les articles devrait — permettez-moi de vous le signaler — se limiter à l'examen du budget lui-même et non pas déborder de ce cadre pour se transformer en une sorte d'interpellation agricole sur la politique générale du Gouvernement.

Que de fois j'ai connu, au début de la discussion budgétaire, un hémicycle aussi garni qu'en ce moment et que de fois j'ai constaté qu'après vingt-quatre heures de débat nous avions, je ne dis pas perdu, mais rendu moins vivant, moins palpable le résultat de notre discussion!

L'Assemblée nationale va avoir à connaître, non plus de nos avis, mais de nos textes législatifs. Il importe que ceux-ci ne soient pas trop nombreux et que nous les ayons étudiés avec la sagesse qui nous caractérise. Il importe aussi que nous puissions les faire prévaloir grâce à l'institution de cette navette dont on se rendra bientôt compte qu'elle n'est pas inutile et qu'elle améliore le régime législatif.

Mon second souhait est pour M. le secrétaire d'Etat aux finances et pour M. le ministre de l'agriculture. Je reconnais bien volontiers l'effort qu'ils ont accompli l'un et l'autre depuis un certain temps au point de vue de la modernisation et de l'équipement de notre agriculture. Mais cet effort ne doit pas être considéré par eux comme suffisant et il importe qu'ils continuent dans cette voie. Monsieur le secrétaire d'Etat aux finances, c'est un bon placement, croyez-moi, c'est peut-être le meilleur!

Voulez-vous me permettre de vous demander d'avoir toujours présente à l'esprit cette vérité: la population agricole

active représente dans notre pays actuellement 30 p. 100 de toute la population active de la France et elle ne perçoit que 14 p. 100 du revenu national.

M. Dulin, *président de la commission de l'agriculture.* Très bien!

M. le rapporteur. Le problème agricole est le premier à résoudre dans le temps. Qu'il me soit permis d'ajouter qu'il n'y aura de redressement durable de notre économie, ce redressement durable auquel nous sommes si fermement attachés, que lorsque nous aurons eu d'abord un rétablissement stable de la prospérité agricole. (*Applaudissements sur de très nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture.

M. Driant, *rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture.* Messieurs les ministres, mes chers collègues, en ma qualité de rapporteur pour avis du budget de l'agriculture, je rappellerai d'abord que, dans ce budget, nous avons d'une part les dépenses ordinaires, d'autre part, les dépenses en capital, les dépenses sur ressources affectées, et enfin, quelques articles qui contiennent des dispositions spéciales. A l'origine, le budget de l'agriculture comprenait également les crédits du fonds forestier. Ces crédits ont été débudgétisés par l'Assemblée nationale et je crois comprendre, d'après le rapport de M. de Montalembert, que la commission des finances du Conseil de la République propose de les maintenir hors budget.

M. le rapporteur. C'est exact!

M. le rapporteur pour avis. Dans la première partie de ce budget, dépenses ordinaires, figurent des crédits sensiblement supérieurs à ceux de l'an dernier. M. de Montalembert, tout à l'heure, le signalait; je ne citerai pas à nouveau les chiffres; ces crédits intéressent tout spécialement des créations d'emplois.

Ces créations d'emplois, nous les retrouvons dans différents secteurs intéressant le ministère et nous pouvons constater, avec satisfaction, que les conseils donnés par le Sénat au cours des années précédentes ont porté leurs fruits; car, effectivement, depuis plusieurs années, au nom de la commission de l'agriculture, nous demandions au Gouvernement de faire un effort, notamment sur les postes de l'enseignement agricole, de la vulgarisation et de la recherche. Je ne vous infligerai pas la lecture des dispositions portant création d'emplois, fixant leur nombre ou leur destination, mais nous pouvons constater qu'un effort très substantiel a été fait dans cette présentation budgétaire en faveur de l'enseignement, et de l'enseignement à tous les degrés. Nous verrons ces différents points au cours de la discussion des chapitres; je ne m'y arrête pas.

Nous voyons également une sensible amélioration concernant la vulgarisation, notamment la création de 20 postes d'ingénieurs des services agricoles et de 200 postes de conseillers agricoles. M. de Montalembert nous disait tout à l'heure qu'une discussion s'était instaurée à la commission des finances au sujet de cette création de 200 postes de conseillers agricoles.

A la commission de l'agriculture également, une discussion eut lieu à ce sujet. J'ai dit dans le rapport écrit qui vous a été distribué que la majorité de la commission de l'agriculture estimait que ces créations d'emploi répondaient à un désir du Conseil de la République et à plusieurs reprises à cette tribune, au nom de votre commission de l'agriculture et en votre nom, j'ai demandé que l'on crée des postes de conseillers, de vulgarisateurs.

Qui doit les payer ? Qui doit les commander ? Nous verrons cela au cours de la discussion des chapitres.

Je ne m'arrêterai pas longuement dans cet exposé général sur des questions particulières mais je tiens à souligner qu'une chose est essentielle: avoir des vulgarisateurs. Nous pouvons tout de même reconnaître, mes chers collègues, qu'il y a une entente parfaite entre l'administration de l'agriculture, ses services et les organisations professionnelles sur la nécessité de ces créations d'emplois. Je crois que l'on peut trouver également une entente parfaite sur l'utilisation des vulgarisateurs. Je disais il y a un instant que nous aurons l'occasion d'en discuter, mais je crois qu'il faut qu'au nom de la commission de l'agriculture et en votre nom, mes chers collègues, je demande à M. le ministre de l'agriculture qu'il définisse devant nous au cours de ce débat sa politique de vulgarisation.

Nous avons dans les départements des zones témoins, des secteurs encouragés. Le plan économique qui sera soumis prochainement au Parlement prévoit la division de la France en un certain nombre de régions. Ce que nous voulons, c'est que cette vulgarisation soit vraiment efficace partout et que la majorité des exploitants agricoles puisse en bénéficier. Aussi, monsieur le ministre, je vous demande, lorsque vous prendrez la parole au cours de ce débat, de nous préciser quelle est la politique que vous entendez pratiquer en matière de vulgarisation.

Je m'arrêterai également un instant au problème des migrations rurales. Ces migrations font l'objet de dotations en subventions et en prêts. Les crédits sont certainement substantiels, mais, lorsque l'on cherche à creuser un peu le problème on s'aperçoit qu'il reste entier et que les résultats obtenus jusqu'à ce jour sont loin d'être satisfaisants. Je crois qu'il faudrait que M. le ministre de l'agriculture repense cette question.

Nous avons constaté que les crédits de prêts mis à la disposition des migrants au cours de l'année 1954 n'avaient pas été utilisés, car très peu de demandes avaient été formulées. Il faut donc reconsidérer le problème en faisant appel notamment à l'association nationale des migrations rurales. Mais il ne suffit pas de prospecter dans les départements d'accueil des propriétés qui peuvent être reprises par des gens venant des départements de départ; il faut aussi assurer une liaison complète entre ces départements de départ et les départements d'accueil, de façon à réaliser une œuvre qui mérite d'être entreprise et d'être poursuivie.

M. Restat. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. Vous avez pu constater, mes chers collègues, l'importance des crédits de fonctionnement de l'administration des eaux et forêts, prévus dans ce budget, puisqu'ils représentent environ 40 p. 100 du montant du budget de fonctionnement. Est-ce beaucoup ? N'est-ce pas suffisant ? Ce que je tiens à dire dans mon exposé c'est qu'on n'exploite pas rationnellement la forêt française, en particulier les forêts qui appartiennent à l'Etat.

Le Gouvernement ne veut pas reconnaître qu'en dépensant un on peut souvent récolter trois. Il faut semer pour récolter, cela est un principe qui vaut singulièrement en agriculture. Je crois qu'il faut que nous demandions au ministère de l'agriculture d'intervenir énergiquement auprès des services des finances pour obtenir, notamment dans les départements où l'on exploite en régie directe, des crédits suffisants, de façon à ne pas retarder, je ne dis pas laisser perdre, une récolte qui est là et que l'on peut faire. Mais encore faut-il pour cela des crédits suffisants.

J'en arrive à mon tour, après le rapporteur M. de Montalembert, aux dépenses en capital, subventions et prêts. Sans citer de chiffres, sinon pour reconnaître, moi aussi, que les crédits sont très supérieurs à ceux de ces dernières années, je dirai que le Gouvernement a respecté ses engagements. Nous savons qu'il n'en est pas toujours ainsi!

Cette fois-ci, nous devons constater qu'effectivement les engagement pris au cours de l'année 1953 et 1954 sont respectés en crédits de payement pour 1955. Cependant il y a un retard considérable dans l'utilisation des crédits de 1954. Ce retard, on peut le justifier, monsieur le ministre, et vous ne manquerez pas de le faire! Nous savons qu'un de vos premiers soucis en arrivant au ministère de l'agriculture a été de simplifier la procédure administrative. Vous avez voulu bloquer toutes les formalités administratives en un seul dossier, mais vous serez obligé de reconnaître que cette façon d'opérer a provoqué certains retards très importants en 1954.

Si nous pouvons espérer une accélération en 1955, nous devons constater — alors que, à quelques jours près, il y a un an, nous discutions ici le budget de l'agriculture — qu'après douze mois si les projets sont, au point de vue financier, sortis de vos services, aucun d'entre eux n'est encore arrivé, à l'heure où je parle, dans les départements.

Mes chers collègues, il faut que nous demandions que ces retards ne se produisent plus. Il est facile de voter des crédits d'engagement, monsieur le rapporteur au fond, et il est facile de voter des crédits de payement qui sont insuffisants, mais encore faut-il les employer.

Je le répète, nous sommes à quelques jours de la fin de l'année et aucun projet n'a vu un commencement d'exécution.

Sur ce chapitre des dépenses en capital, il est nécessaire que le Conseil de la République s'arrête quelques instants pour étudier tout spécialement certains investissements notamment ceux intéressant les collectivités locales: adductions d'eau, électrification.

Pour l'électrification, vous constaterez que le volume total des projets susceptibles d'être réalisés en 1955 se monte à

10 milliards au lieu de 9.700 millions, formule traditionnelle que nous trouvons tous les ans dans le budget de l'agriculture. Il est une autre possibilité de réaliser l'électrification: c'est celle qui consiste à demander à bénéficier des ressources du fonds d'allégement. Je n'insisterai pas sur ce point car il a été traité longuement au cours d'un récent budget qui a été débattu devant le Conseil de la République. Ce que nous avons constaté, c'est que ce fonds n'avait pas suffisamment de recettes pour alléger la totalité des projets qui avaient été retenus.

M'arrêtant plus longuement sur le problème des adductions d'eau, je voudrais rappeler quelles sont les possibilité de réalisation pour les collectivités dans ce domaine. Nous avons là aussi une formule que nous appelons inconditionnelle, c'est-à-dire traditionnelle, la formule budgétaire, celle que nous avons dans le budget qui est en discussion aujourd'hui devant le Conseil de la République. Dans ce budget il est prévu comme volume de travaux possibles en adductions d'eau, pour 1955, 20 milliards, au lieu de 14 milliards en 1954. Amélioration très sensible, certes, mais il existe également d'autres possibilités pour réaliser des adductions d'eau et, dans l'arsenal des textes dont nous disposons, nous avons l'article 2 de la loi du 7 février 1953. Ce texte, qui est le résultat d'un amendement du sénateur Houdet — je le rappelle — permettait au Gouvernement de donner son accord à des collectivités pour la réalisation des projets sans perte du bénéfice des subventions, à condition que ces collectivités trouvent la totalité des fonds nécessaires au financement des projets en dehors des crédits budgétaires soumis au Parlement.

Le Conseil de la République, le 31 décembre dernier, pendant la discussion du budget de l'agriculture, a voté un amendement — qui est devenu l'article 8 de cette loi du 31 décembre — présenté par notre collègue M. Dulin et quelques-uns d'entre nous. Cet amendement, qui envisageait la création d'un fonds d'allégement des adductions d'eau, prévoyait une méthode de financement. A l'époque, l'Assemblée souveraine a privé cet amendement de l'essentiel de ses dispositions, puisqu'elle en a retiré les possibilités de financement.

Aussi, mes chers collègues, que se passe-t-il aujourd'hui ? Vous avez toujours la possibilité de faire inscrire, dans le cadre des programmes départementaux, un projet d'adduction d'eau, dans la tranche inconditionnelle. Vous avez aussi la possibilité de demander l'application de l'article 2 de la loi du 7 février 1953. Le ministre de l'agriculture, en vertu de ce texte, avait et a encore la possibilité d'agréer des projets. Il l'a fait puisque, au cours de cette année, je crois savoir que des projets dont le montant atteint environ 13 milliards ont été agréés dans le cadre de cette tranche que j'appelle conditionnelle, en fonction de l'application de l'article 2 de la loi du 7 février 1953. Cependant, dans mon esprit — vous me direz si je me trompe — ces agréments sont techniques ou provisoires car ils n'entraînent pas automatiquement le versement d'une subvention. L'article 2, d'ailleurs, n'engageait pas le ministre de l'agriculture, lorsqu'il donnait son agrément en fonction de ce texte, à subventionner les collectivités à partir de la date d'agrément sous forme d'allégement des charges — subvention que je suppose être versée en annuités.

Monsieur le ministre, tout cela est très complexe, car vous avez été amené à agréer provisoirement des projets dont le montant atteint 13 milliards et, définitivement, des projets s'élevant à 3 milliards. Or, vous n'aviez pas de crédits pour honorer vos engagements. Il a fallu que le Gouvernement prenne le décret du 1er octobre dernier qui prévoit la création d'un fonds d'allégement des adductions d'eau, fonds qui serait alimenté par diverses ressources, notamment par la fixation d'un prix de péréquation sur le mètre cube d'eau.

M. Namy. C'est en somme un impôt nouveau!

M. Alexis Jaubert. Et vous n'aurez pas de fonds avant 1956!

M. le rapporteur pour avis. Je voudrais que nous soyons bien d'accord. Dans les départements il existe des possibilités de réaliser certains projets. Je n'hésite pas à le dire, car plusieurs de ces projets existent et ont déjà été réalisés sans l'aide de l'Etat, ni sous forme de subventions ni sous forme de prêts. Or, pour y parvenir, les départements et les communes intéressés rencontrent des difficultés. Pourquoi ? Vous me direz, monsieur le ministre, que du moment qu'on ne vous demande rien, vous ne vous opposez pas à ces projets. Je vous ferai remarquer que pour ces communes ou ces syndicats de communes, qui dépendent d'une autorité de tutelle, qui ont tout de même au-dessus d'eux vos chefs de service du génie rural, un agrément technique est au moins nécessaire. Or, nous avons la preuve que, dans certains départements — et notre collègue M. Pisani peut vous le confirmer pour le département de la Haute-Marne — des projets ne nécessitant aucune subvention ni aucun prêt sont retardés dans leur exécution, l'agrément technique du ministère de l'agriculture faisant défaut.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Sur ce point très précis, je me permets de vous indiquer que, si une collectivité, pour un travail d'équipement rural quelconque, exécute ses travaux et les finance intégralement, sans demander aucune aide financière du ministère de l'agriculture, subvention ou prêt, mon département ministériel n'a pas à connaître de ce projet ni à l'échelon national, ni à l'échelon départemental.

Pour ces travaux, la collectivité doit, bien entendu, obtenir l'approbation de l'autorité de tutelle, qui consulte les techniciens de son choix. Mais le contrôle ne regarde pas le ministère de l'agriculture.

M. le rapporteur pour avis. Je suis absolument d'accord avec vous, monsieur le ministre. C'est d'ailleurs ce que je venais d'indiquer. Il faut tout de même que les collectivités obtiennent l'approbation de l'autorité de tutelle et il est normal que cette autorité s'entoure des conseils des représentants de votre ministère dans les départements.

J'insiste sur le fait qu'il existe des collectivités qui pourraient réaliser certains projets sans intervention financière, mais qui n'obtiennent pas du ministère de l'agriculture l'agrément technique indispensable.

M. Alexis Jaubert. Pour l'électrification, c'est la même chose! Le préfet est tenu de consulter l'ingénieur en chef du génie rural.

M. Edgard Pisani. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pisani avec l'autorisation de l'orateur.

M. Edgard Pisani. Je considérerais qu'il est détestable, sous prétexte qu'une commune ne demande pas d'argent à l'Etat, qu'elle soit abandonnée à elle-même. Je crois, au contraire, qu'il est essentiel qu'elle puisse bénéficier d'une procédure d'agrément technique qui permette de donner à l'administrateur de la commune les garanties d'un contrôle assuré par l'administration. Cette procédure d'agrément technique, indépendante de la procédure d'agrément financier et administratif, donnerait à la commune la garantie, la certitude que l'administration considère que son projet est techniquement au point.

Pourquoi donc vouloir réserver l'appui technique de l'Etat aux seules communes qui sollicitent son appui financier et administratif; pourquoi, sous prétexte qu'elles ne demandent pas d'appui financier, abandonner à elles-mêmes les autres communes ?

Il y a là, me semble-t-il, une négation de la notion de tutelle des communes dont nous avons la charge. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur pour avis. Nous n'avons pas la prétention de régler le problème à travers le budget de l'agriculture. Je crois qu'il était bon de nous arrêter sur ce point capital des adductions d'eau, en plus des difficultés que je vous signalais.

Il reste les deux possibilités qui sont la tranche inconditionnelle et la tranche conditionnelle. Vous allez pouvoir honorer les agréments pris en vertu de l'article 2, grâce aux crédits que vous trouverez dans le fonds d'allégement, prévu par le décret du 1er octobre. Que va-t-il se passer ? Les communes sont obligées d'emprunter en dehors du crédit agricole. Elles trouveront des ressources, très probablement à la caisse des dépôts et consignations, au taux de 5,5 p. 100, soit 8,3679 p. 100 pour l'amortissement. Si le ministère de l'agriculture veut subventionner aux environs de 50 p. 100 le montant de ces projets sous forme de subventions en annuités, il faut donc pour 10 milliards qui coûteront 836.700.000 francs d'annuités, environ 420 millions.

Si nous considérons d'autre part que le décret du 1er octobre va donner une recette en 1955 que nous trouvons inscrite dans le fascicule budgétaire des comptes spéciaux...

M. le rapporteur. Cinq cents millions.

M. le rapporteur pour avis. ...une recette de 500 millions, dont 400 millions de report pour 1956. Si nous considérons aussi que le fonds, lorsqu'il sera alimenté au maximum, pourra recevoir annuellement 3 milliards, il faut admettre que l'application de l'article 2, par combinaison avec le décret du 1er octobre, permettra de donner un sérieux coup d'accélérateur pour les adductions d'eau, mais ceci ne résoudra pas tout le problème car avec 3 milliards — je vous demande de faire le calcul — vous amortirez annuellement avec les versements de subventions à 50 p. 100, environ 7 milliards, 7.500 millions ou 10 milliards de travaux.

M. le ministre. En trente ans !

M. Marius Moutet. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?...

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Marius Moutet, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Marius Moutet. Voilà les difficultés qui se produisent. Des projets d'adduction d'eau sont en cours. Ils peuvent être très importants. Nous en avons dans notre département. Les communes se sont imposées. Elles ont voté des centimes additionnels. Mais les subventions ne viennent pas bien que les emprunts aient été obtenus, mais nous n'avons pas l'agrément du ministère de l'agriculture pour que emprunts soient honorés.

On crée un fonds et l'on dit: Nous allons avoir un fonds de péréquation avec le prix de l'eau...

M. Alexis Jaubert. Pas de péréquation.

M. Marius Moutet. ...mais celui qui ne voit pas finir les travaux, qui les voit presque arrêtés, qui voit licencier un certain nombre des entrepreneurs ou des ouvriers, ceux qui avaient commencé les travaux, quelle confiance voulez-vous qu'il ait dans l'exécution des travaux ou comment pensez-vous que vous pouvez obtenir de lui des cotisations ? Vous ne les obtiendrez pas.

J'ai vu, au contraire, le cas inverse. Nous avons eu des travaux qui ont marché très vite parce qu'ils n'ont pas été interrompus alors que, dans les syndicats de communes, on ne payait pas les cotisations qui étaient de 2.000 francs par hectare, on demande maintenant une cotisation de 7.000 francs par hectare, que chacun paye, je ne dis pas avec allégresse — on ne paye jamais avec allégresse — mais sans aucune difficulté.

Cependant, dans d'autres syndicats, où l'on sent que de grands projets ont été arrêtés à un niveau déterminé, tous les habitants des communes qui figurent sur le reste du projet hésitent à payer et font des reproches assez sensibles à leurs maires ou à leurs conseils municipaux qui ont consenti, déjà, des centimes additionnels qu'elles payent depuis un certain temps.

Par conséquent, lorsqu'on a des projets, à mon avis, il faut être certain que ces projets ne seront pas interrompus parce qu'il n'y a rien de plus décourageant en même temps que de plus onéreux que d'être obligé de renvoyer l'entrepreneur et de licencier du personnel qui se trouve sur place pour, ensuite, quand on aura les crédits, reprendre les travaux.

Je parle de faits précis que M. le ministre de l'agriculture connait bien et qui suscitent dans certaines de nos régions, et en particulier dans mon département, de très grandes difficultés et de très grandes protestations. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur pour avis. Je remercie M. Moutet des précisions qu'il vient d'apporter.

Il est certain — nous l'avons répété souvent au Conseil de la République — que si on ne pousse pas la réalisation d'un projet jusqu'au stade de la rentabilité, c'est-à-dire jusqu'au stade où on vend de l'eau on subit des annuités d'amortissement qui ne sont pas compensées par des recettes. Nous sommes bien d'accord là-dessus.

Reprenant ma démonstration, je voudrais en terminer avec ce problème des adductions d'eau en disant que dans notre esprit, dans l'esprit de la commission de l'agriculture, le décret du 1er octobre devait permettre plus d'adductions d'eau, mais devait surtout permettre de normaliser le prix de l'eau entre les différentes communes de France. Or, on se sert actuellement, on veut se servir, au sein du Gouvernement, des crédits qu'on trouvera grâce au décret du 1er octobre, pour honorer les engagements qui ont été pris en vertu de l'article 2 de la loi du 7 février 1953.

Monsieur le ministre, vous aurez, dans le budget des comptes spéciaux, une somme de 500 millions qui permettra de subventionner à raison de 50 p. 100 à peu près les 13 milliards que vous avez agréés provisoirement; agréez-les donc définitivement le plus tôt possible. Mais — je pose cette question au nom de la commission — il faudra que vous fassiez un programme par département de ces réalisations en tranches conditionnelles car, actuellement, il y a quelques départements — et je les félicite — qui sont « partis en flèche » et pour lesquels vous avez honoré des projets pour des sommes importantes. Il faudra, pour les années suivantes, en tenant compte de ce que je disais tout à l'heure, que grâce à un coup d'accélérateur on arrive à 75 milliards d'adduction d'eau.

Il y a quatre-vingt-douze départements en France. On a répété souvent qu'il y avait pour 1.000 milliards d'adduction d'eau à faire. Ce coup d'accélérateur doit profiter d'une façon équitable à tous les départements français. (*Applaudissements.*)

L'augmentation des crédits que nous trouvons aux autres chapitres mérite d'être soulignée. Pour la voirie, nous aurons, en 1955, 4.200 millions de travaux possibles au lieu de 1.700 millions; pour les coopératives et abattoirs, nous aurons 10 milliards en 1955 au lieu de 6 milliards en 1954; enfin, pour l'habitat rural les crédits que nous trouvons sous forme d'engagements, comme on vous l'a indiqué tout à l'heure dans ce budget — les payements correspondants se trouvant dans un autre fascicule budgétaire — permettront un programme de subventions, pour 1955, de 3.500 millions au lieu de 1.500 et, en crédits de payement, de 2.764 millions au lieu de 1.235.

Je crois que ce sont là les principaux points concernant les crédits de l'équipement collectif et une partie de l'équipement individuel.

M. Symphor. Mon cher collègue, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Symphor, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Symphor. Je suis avec intérêt la rigueur de la démonstration de M. le rapporteur. Cependant, il vient de rappeler qu'il y avait 90 départements en France. Je lui indique que les quatre autres doivent être inclus dans la protestation qu'il vient d'élever et, également, bénéficier des répartitions qu'ils réclament pour l'ensemble des départements métropolitains. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur pour avis. Je m'excuse, mon cher collègue.

Il faut que nous nous arrêtions un instant pour examiner les crédits qui permettent de réaliser des prêts individuels et, notamment, ceux que nous appelions, dans les précédents budgets, les prêts sociaux, c'est-à-dire les prêts que l'on consentait aux jeunes agriculteurs pour leur accession à la propriété ou pour leur installation et, également, des prêts à certaines catégories de victimes de la guerre.

Pour ces prêts, il n'y avait pas de dotation budgétaire en 1954. Il n'y en a pas plus en 1955. Cependant, l'année dernière, vous-même, monsieur le ministre, aviez pris avec M. Edgar Faure, ministre des finances, l'engagement moral d'une garantie de bonne fin de 12 milliards de crédits pour ces prêts sociaux. Si les emprunts que vous avez autorisés et qui ont été lancés par la caisse nationale de crédit agricole n'avaient pas donné 12 milliards, nous aurions rappelé cet engagement moral.

Les deux tranches de l'emprunt ont donné, mes chers collègues, 18.500 millions, avec des difficultés de répartition, car il faut que nous tenions compte des souscriptions dans les départements. Il est difficile de ne pas ristourner une grosse partie des souscriptions aux caisses régionales qui trouvent les souscripteurs.

Il y aurait donc eu intérêt à avoir une inscription budgétaire qui permette de rectifier ces positions difficiles à maintenir et d'honorer certaines demandes de prêt dans des départements où elles sont en retard depuis de longs mois.

Nous pensons donc sur ce point, monsieur le ministre, que vous pourrez tout à l'heure nous donner, au nom du Gouvernement, un engagement comparable à celui que nous avons

obtenu l'an dernier et nous pourrons espérer à ce moment-là qu'avec l'autorisation du Gouvernement, la caisse nationale de crédit agricole pourra, au cours de l'année 1955, faire un nouvel emprunt qui lui permettra d'honorer les prêts pour l'accession à la propriété et les prêts aux jeunes.

Il y a une autre difficulté au crédit agricole et vous pourriez utilement intervenir pour la résoudre: c'est celle de l'allongement du moyen terme cinq ans. Grâce aux souscriptions très importantes de bons 3 ans à intérêt progressif, mobilisables tous les six mois, nous pourrions à la caisse nationale qui est sous votre tutelle, monsieur le ministre, honorer les demandes de prêt pendant deux ans ou trois ans et passer seulement au réescompte de la Banque de France ensuite. Ce réescompte étant de cinq ans, on pourrait transformer le moyen terme à cinq ans en moyen terme à sept ans ou huit ans. C'est un problème qui n'est pas très difficile à résoudre, qui viendrait rejoindre celui que vous avez résolu tout récemment et qui permet à la caisse nationale d'utiliser une partie importante de ses souscriptions de bons à cinq ans pour accorder des prêts à moyen terme allant jusqu'à quinze ans et notamment des prêts d'installation aux jeunes agriculteurs.

J'en arrive maintenant aux dépenses sur ressources affectées. Je constate, à mon tour, que nous trouvons un crédit substantiel pour l'assainissement du marché de la viande, pour l'assainissement du marché du lait, pour l'assainissement de la viticulture. Nous trouvons également un crédit de treize milliards pour la ristourne de 15 p. 100 sur les matériels agricoles.

Je signale, dans mon rapport écrit, qu'il manque pas mal de choses dans les chapitres du budget de l'agriculture. Notamment, nous n'y trouvons pas les crédits nécessaires à la détaxe des carburants. Ils sont inscrits dans un autre fascicule budgétaire. Une discussion interviendra certainement au moment de la discussion des chapitres. De toute façon, ces crédits sont insuffisants. A l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, vous avez promis de porter l'allocation de 45 litres par hectare de terres cultivées à 55 litres pour 1954...

M. le ministre. Le relèvement est de 55 litres à 65 litres pour 1954. Actuellement, il y a 55 litres distribués.

M. le rapporteur pour avis. Pour les 10 litres supplémentaires, nous trouverons les crédits correspondants dans un fascicule budgétaire distribué ces jours derniers.

Nous trouvons également dans le budget des comptes spéciaux un crédit de 10.600 millions pour 1955. Quand on connaît l'augmentation du nombre de tracteurs dans nos exploitations agricoles et que l'on se reporte au texte de loi qui a été voté par le Parlement et que le Gouvernement a mission d'appliquer, on peut constater au départ que vous ne pourrez pas appliquer le texte de loi et que vous ne mettrez pas à la disposition de l'agriculture française motorisée tout ce dont elle aura besoin en carburant. La somme de 10.600 millions ne permettra pas d'appliquer intégralement le texte de loi.

Je ne veux pas m'étendre longuement, mes chers collègues, sur les dépenses sur ressources affectées. Je suis certain que les divers orateurs qui prendront la parole tout à l'heure en parleront longuement. Je voudrais seulement dire à M. le ministre de l'agriculture — et il le sait bien — que le marché qui est le plus difficile actuellement est le marché du lait. Si le Gouvernement a débloqué tout récemment une somme importante pour commencer à assainir ce marché, si nous trouvons, par ailleurs, un crédit substantiel, mais qui est un crédit de démarrage, dans ce budget de l'agriculture, il faudrait voir comment alimenter d'une façon accrue ce poste financier de façon à faire un véritable assainissement du marché du lait.

Sans vouloir entrer dans le détail d'une politique agricole du Gouvernement — je m'excuse auprès du rapporteur de la commission des finances qui, tout à l'heure, nous rappelait sagement que pendant la discussion budgétaire on devait s'en tenir au seul budget en discussion, je suis d'accord avec lui, mais j'ai reçu un mandat d'une commission — en essayant d'être très bref, je voudrais dire les inquiétudes de cette commission. Les inquiétudes, pourquoi ? Parce que nous ne voyons pas très bien où nous allons.

Le Gouvernement nous a dit, il y a environ six mois, qu'il voulait faire une grande politique agricole. Le président du conseil a rappelé, dans un discours important qu'il prononçait à Pau il y a quelques jours, qu'il souhaitait pour la France non une évolution, mais une révolution agricole.

Nous pouvons alors poser une question: peut-on arrêter l'évolution de l'agriculture française ? Peut-on arrêter une expansion agricole ? Je réponds: non. On ne l'arrêtera pas, elle est en marche. Nous ne pouvons pas demander à nos fils, nous, les agriculteurs de France, de travailler plus mal que leurs pères. L'expansion est là, et il faut tenir compte de cette évolution dans la production.

Il faut aussi tenir compte, monsieur le ministre, de ces aménagements régionaux que vous envisagez dans le budget. Ces aménagements régionaux, nous les souhaitons, car il faut diviser la France en régions économiques. Il faut que, dans chacune d'elles, on essaye d'étendre les possibilités de cette économie au maximum et de donner notamment à l'agriculture la part qui lui revient. Vous voulez pousser les productions agricoles par des aménagements importants, notamment dans le Bas-Languedoc et les côtes de Haute-Gascogne, dans certains marais de l'Ouest, et également par l'aménagement de la Durance — je rapportais il y a quelques jours à cette tribune le texte qui le permet. La commission de l'agriculture n'est pas hostile à ces aménagements; mais, parallèlement, elle m'a chargé de rappeler que le Gouvernement n'avait pas fait tout ce qu'il devait faire en ce qui concerne les débouchés et que, si nous produisons plus, il faut prévoir l'écoulement des produits. Quant au fonds de garantie mutuelle, nous en sommes seulement à connaître son nom, mais nous ne pouvons pas savoir encore comment il fonctionnera.

Le plan d'expansion de quatre ans demanderait un programme. Tout à l'heure, M. le rapporteur disait qu'on ne pouvait le réaliser avec des crédits votés annuellement. Il faut une loi-programme. Celle-ci devrait venir en discussion devant le Parlement, en même temps que le deuxième plan de quatre ans. Nous pourrions, à ce moment-là, prendre des responsabilités, mais le problème agricole, dans mon esprit, est le suivant.

Il y a quelques semaines, à cette tribune, M. Monsarrat, au moment où nous discutions du projet de loi sur l'allocation de vieillesse agricole, rappelait que, sur 2 millions et demi d'exploitations en France, 1.400.000 avaient un revenu cadastral inférieur à 300 francs. Si vous y ajoutez les exploitations ayant un revenu cadastral compris entre 300 et 500 francs, vous constaterez que la moitié environ du revenu cadastral français, c'est-à-dire 500 millions sur un milliard, avant la revision, est entre les mains d'exploitants qui, légalement, sont reconnus comme économiquement faibles. Voilà le problème. (*Applaudissements.*)

Ce problème, prenez-le sous un autre angle: le rapporteur, M. de Montalembert, rappelait tout à l'heure que la population active de l'agriculture représente 30 p. 100 de la population active français et que le revenu de l'agriculture était de 14 p. 100 du revenu total français.

Dans l'ensemble du revenu national, le revenu agricole est d'environ 2.000 milliards de francs. Ce revenu agricole représente pour un tiers de l'autoconsommation, pour un autre tiers des salaires que je considère comme étant au-dessous du minimum vital; c'est en fin de compte le troisième tiers du revenu total de l'agriculture française qui est intéressant du point de vue économique.

Il s'agit de savoir si on maintiendra les agriculteurs à la tête de leurs exploitations ou si on laissera l'exode rural se poursuivre. Je pense qu'une partie des exploitations agricoles ne pourra pas être sauvée. Il faudra pousser la rentabilité au maximum de façon à maintenir les gens à la terre dans le cadre des aménagements régionaux auxquels je faisais allusion tout à l'heure.

Si on ne trouve pas des activités à côté de l'activité agricole, on ne peut pas indéfiniment dire à ces gens de rester là où ils sont avec des recettes vraiment insignifiantes qui, très souvent, ne leur permettent pas de vivre décemment.

Je voudrais que mon intervention à cette tribune, au cours de la discussion du budget de l'agriculture, soit entendue par le Gouvernement et qu'on se préoccupât — comme je l'indiquais au mois de juillet dernier, à cette même tribune, au nom de la commission de l'agriculture, lorsque nous discutions le projet de loi de pleins pouvoirs — qu'on se préoccupât, dis-je, avant tout, du problème humain, de l'équilibre démographique dans chacun de nos départements français et dans chacun de nos arrondissements au sein du département. (*Applaudissements.*)

Si nous réalisons des adductions d'eau, si nous installons l'électricité dans des communes qui ne comprendront plus demain que la moitié de leur population actuelle, comment voulez-vous que les budgets communaux permettent d'amortir les investissements effectués ? Il y a là un problème qui doit être considéré dans son ensemble. Il faut sauver le maximum d'exploitations familiales, mais il faut avant tout, si l'on se dirige demain, par des organisations régionales, vers les pro-

ductions accrues, organiser des marchés et préparer des débouchés. C'est le souhait de la commission de l'agriculture qui, par la voix de ses divers commissaires, tout à l'heure, vous dira le mécontentement réel qui existe chez les agriculteurs. Ces derniers rencontrent des difficultés; comme rapporteur, je n'ai pas voulu entrer dans ce sujet.

Je crois qu'il fallait marquer, au contraire, l'opinion de la commission, à savoir que, si l'on ne donne pas à l'agriculture la part qui lui revient, il n'est pas d'expansion économique pour la France, car nous n'aurons pas pris le bon chemin. La commission de l'agriculture prend ses responsabilités. Elle donne, à la majorité de ses membres, un avis favorable à l'adoption de votre budget, monsieur le ministre, mais elle vous demande de penser à ces débouchés, à cette expansion, à ces problèmes humains. Cela forme un tout et nous y tenons beaucoup. (*Vifs applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Le Sassier-Boisauné.

M. Le Sassier-Boisauné. Je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur quelques points particuliers touchant la question agricole. C'est très rapidement que je les traiterai, et j'espère que vous voudrez bien les examiner avec la bienveillance qui vous est coutumière.

Tout d'abord, le marché de la viande: avant toute autre chose, je tiens à vous féliciter et à vous remercier au nom de l'élevage français du résultat que vous avez obtenu en 1953, où, par des mesures rapides et énergiques et, j'ajoute, surtout sortant de la routine, vous avez sauvé de la débâcle ce marché, asphyxié par la surproduction. Vous avez su trouver des débouchés tant extérieurs qu'intérieurs. Soyez-en félicité. La société interprofessionnelle a joué alors un rôle des plus importants, et j'ajoute des plus bienfaisants, en envoyant à la congélation les animaux en excédent.

Au marché de la Villette du 12 décembre dernier, l'administration, par la voie de l'organisme acheteur, sans aucun préavis, annonçait *ex abrupto* qu'elle cessait l'achat d'animaux de première qualité à 200 francs pour se limiter aux seules carcasses de ceux de deuxième catégorie à 180 francs maximum, et ceci pour une nouvelle tranche d'achat de mille tonnes seulement. C'était, je le sais bien, sur l'ordre du ministre des finances, détenteur des cordons de la bourse. Mais cela signifiait aussi tout simplement une baisse de 20 francs par kilo sur les animaux destinés, soit au frigo, soit à l'exportation. Ajoutez à cela — évidemment, monsieur le ministre, et vous n'y pouviez rien — un marché très lourd, tant par les arrivages, 7.662 têtes, que par les réserves vivantes en bouverie, 1.627.

C'était sur toutes les catégories, sauf peut-être sur l'extra, et tout le monde sait qu'il est rare, une baisse de 10 francs au kilo net, c'est-à-dire des millions et des millions perdus pour l'agriculture française, dont vous connaissez, monsieur le ministre, la situation difficile, sans que pour autant en profite le pauvre lampiste qu'est le consommateur.

Et je viens vous demander, monsieur le ministre, d'insister de tout votre pouvoir auprès des ministères intéressés pour que reprennent les achats, tout de suite et à des prix raisonnables, achats qui, entre nous, n'auraient jamais dû être interrompus.

Il y aurait, paraît-il, à partir de janvier, une reprise de ces achats par l'organisme acheteur et cela pour une fourniture de 5.000 à 6.000 tonnes environ. C'est très bien, tout cela, mais, si les renseignements qui m'ont été donnés sont exacts, ce ne serait plus de la première catégorie mais presque de la deuxième que prendrait la société en question, et à quel prix, je n'ose en parler! Ce serait un désastre pour l'élevage et pour toute la culture!

Tout à l'heure, j'ai parlé d'un prix raisonnable et, en me servant de cet adjectif, je pensais à ce prix d'environ 200 francs, déjà pratiqué et au-dessous duquel il est impossible de descendre.

En 1953, l'interprofession a sauvé le marché de la viande. Monsieur le ministre, ne le laissez pas retomber dans l'ornière. Il est trop important dans l'économie française du pays puisque, dès 1953, il a été traité 2.440.000 tonnes de viande représentant des dizaines et des dizaines de milliards de francs.

Monsieur le ministre, il y a quelques jours, vous avez bien voulu nous recevoir dans votre cabinet, mes collègues de l'Orne et moi-même; nous étions venus vous entretenir de cette loi organique du 15 mai 1946 sur l'insémination artificielle et nous avons demandé que soient adoucis dans un sens libéral certains articles qui sont, c'est le moins que l'on puisse dire, plus que draconiens. Nous pensons qu'il est nécessaire que les éleveurs puissent choisir leurs reproducteurs comme ils l'entendent dans la zone dont ils font partie, que soient supprimées dans ces zones les frontières artificielles tracées par un vague bureau, ignorant — et c'est normal — la géographie du lieu avec ses attirances économiques, les besoins et les désirs de l'éleveur. Enfin, il y a la liberté de celui-ci qui, s'il a quelquefois besoin des conseils des théoriciens, sait cependant mieux que qui que ce soit où est son intérêt. C'est une erreur par exemple, de vouloir imposer des reproducteurs sélectionnés pour le lait là où il ne peut être fait que de la viande, ou inversement. C'est l'influence du terrain qui commande, et aussi la volonté de l'homme qui, depuis l'occupation, a la nausée du dirigisme des bureaux irresponsables.

C'est pour cela, monsieur le ministre, que j'insiste d'une façon toute spéciale pour que soit remise sur le chantier, mais dans un sens très libéral, comme je l'ai déjà dit, cette loi organique et qu'en attendant on veuille bien l'appliquer avec beaucoup de tact et de compréhension, sinon nous reverrons dans nos herbages normands ces magnifiques taureaux qui avaient pour ainsi dire disparu. En toute franchise, en toute honnêteté, serait-ce un progrès ? Je ne le crois pas.

J'en arrive au troisième point de mon exposé: le beurre fermier.

C'est une question qui soulève dans tous les pays de production une réelle émotion. Vous voulez exporter des produits de qualité. Vous avez raison, monsieur le ministre. Mais, s'il y a des beurres fermiers de qualité médiocre, il y en a, par contre, d'excellents, fabriqués de main de maître dans les exploitations familiales; interdire les conservateurs dans ce beurre fermier est une très lourde erreur.

C'est, tout d'abord, supprimer à chacun la liberté d'exploiter comme il le désire le produit de son étable. C'est faire le jeu des grands trusts et des grandes sociétés, pour qui la production laitière sera un monopole de fait, sinon de droit, et vous en connaissez comme nous tout le danger. C'est tuer tout le commerce local de nos petites villes et de nos bourgs, avec leurs marchés hebdomadaires, avec toutes les conséquences économiques que cela entraîne pour les commerçants du lieu, les municipalités et leur budget. Adieu le commerce local, adieu le chiffre d'affaires du jour du marché, adieu les droits de place, adieu — c'est le cas de le dire dans un débat sur l'agriculture — veaux, vaches, cochons, etc.

C'est un S. O. S. que je lance en voyant les désastres engendrés par cet arrêté qui a été pris vraiment à la légère. Je me sers de cet adjectif pour être correct, mais je sais qu'à l'Assemblée nationale ceux qui ont été employés étaient beaucoup plus brutaux.

Vous tuez le commerce du beurre fermier, mais, par contre, quel beurre pour les margariniers! Vous avez lu *Le Bon beurre*. Voici le roman vécu. *Errare humanum*, monsieur le ministre, *perseverare*... Je m'arrête.

Je ne voudrais pas faire une comparaison aussi désobligeante pour notre souriant et aimable ministre de l'agriculture qui est aussi — il ne doit pas l'oublier — sénateur de la Seine-Inférieure où tout de même, entre nous, on doit fabriquer du beurre fermier, n'est-il pas vrai, monsieur Houdet ?

M. le ministre. Je le condamne comme les autres.

M. Le Sassier-Boisauné. En tout état de cause, n'appliquez pas cet arrêté dès le 1er mai prochain et laissez à la culture le temps de se retourner.

J'en arrive au quatrième et avant-dernier point de mon exposé: la situation désespérée de beaucoup de sociétés de courses hippiques écrasées par une fiscalité meurtrière.

Vous allez me dire que cela regarde la rue de Rivoli. D'accord, mais vous savez, mieux que moi encore, que lesdites courses relèvent aussi de votre ministère et je regrette infiniment l'absence de M. Gilbert-Jules en ce moment.

Ce que je vous demande, c'est de plaider la cause de ces sociétés auprès du ministère des finances et de tâcher de les sauver de l'asphyxie totale qui les menace. Beaucoup du reste, et j'en connais, sont déjà rayées du monde des vivants. Le fisc s'acharne actuellement sur les sociétés de courses de province, qui par lui sont qualifiées d'entreprises de spectacles.

C'est ainsi que l'administration des contributions directes, n'hésitant pas à interpréter à son avantage les textes régissant l'application des diverses taxes sur le chiffre d'affaires, prétend imposer les sociétés de courses sur le montant total du prélèvement du pari mutuel que leur accordait la loi du 21 mars 1947.

A titre d'exemple, je vais vous donner très rapidement l'état financier d'une société de courses de l'Ouest qui cependant est riche, et vous allez voir quelles charges elle a à supporter.

L'administration des contribution indirectes demande à cette société de l'Ouest, au titre de l'exercice 1952, 364.000 francs; au titre de 1953, 400.000 francs; soit un total de 764.000 francs, auquel viendront s'ajouter, naturellement, les 450.000 francs environ de l'exercice 1954.

Or, en 1953, cette société avait réalisé un chiffre d'affaires au mutuel de 39 millions, produisant un prélèvement de 14 p. 100, soit au total 5.489.000 francs. Sur ce prélèvement, l'Etat, en vertu de la loi sur le mutuel, a reçu, au titre de l'élevage, 392.000 francs, au titre du Trésor (3,5 p. 100) 1.372.000 francs.

Le mutuel a versé 97.000 francs. La société a versé à l'enregistrement sur le mutuel, 392.000 francs, en timbres sur ses cartes 18.000 francs, à la régie des taxes 223.000 francs, soit un total de 2.495.000 francs pour 5 millions de prix distribués. C'est tuer la poule aux œufs d'or, tout simplement. Il ne faut pas que l'Etat oublie qu'à l'heure actuelle les courses font rentrer dans ses caisses entre sept et neuf milliards, cela dépend des années, sans compter les exportations très importantes qui sont faites à l'étranger.

Je vais me permettre, mes chers collègues, de vous donner spécialement quelques chiffres de reproducteurs achetés par les étrangers chez nous. Le prix de ces reproducteurs est rentré en dollars et en livres dans les caisses de l'Etat. L'Amérique a acheté récemment: Ambiorix, 61 millions; Ardan, 108 millions; Djeddah, 109 millions; Djelal, 57 millions. Tous ceux-là payés en dollars. La Grande-Bretagne a acheté dernièrement: Chanteur, 35 millions; Fardal, 49 millions; Pearl Diver, 25 millions. Voilà ce que l'on risque de tuer par une fiscalité abusive.

Enfin, j'arrive au cinquième et dernier point de mon exposé: la date d'exigibilité des impôts pour les agriculteurs. Que ne soient pas recommencées certaines erreurs que nous avons connues, hélas! et qui avaient soulevé dans le monde agricole un tollé général. L'agriculteur n'a chaque année qu'une seule période de rentrée d'argent — c'est la moisson finie, les battages effectués, le blé porté au silo. Et encore faut-il que ce blé soit payé. Je connais dans ma région des blés livrés en fin septembre qui ne sont pas encore réglés.

Il est intolérable et inadmissible de voir imposer pour retard des 10 p. 100 d'amendes à des cultivateurs, alors que ledit Etat est débiteur lui-même envers ceux qu'il pénalise si lourdement et si injustement.

Mes chers collègues, j'en ai terminé, mais je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir examiner ces quelques suggestions avec la plus grande bienveillance et avec — ce dont je ne doute pas — la plus grande objectivité.

L'agriculture française sous toutes ses formes est la première de nos industries comme elle est la première de nos richesses nationales. Son organisation est surtout question de bons sens et c'est pour cela, monsieur le ministre, que, vous connaissant, nous vous faisons confiance. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jaouen.

M. Yves Jaouen. Monsieur le ministre, mes chers collègues, on peut constater que, depuis quelques années, le monde agricole est en marche vers sa promotion à un niveau de progrès, c'est-à-dire plutôt au niveau de son importance réelle dans le pays, et ce, grâce à l'action intelligente des groupements de la profession, grâce aux techniciens relevant des diverses activités agricoles et peut-être aussi, comme le soulignait M. le rapporteur de la commission des finances, sous l'inspiration des demandes de notre Assemblée.

A ces efforts méritoires le Gouvernement pourra accorder une aide régulière, efficace, soutenue, comme l'a démontré avec force tout à l'heure notre collègue M. Ifriant. Car il s'agit d'une œuvre de longue haleine, appelée à fortifier l'équilibre moral et économique de notre pays. Cette aide doit revêtir les formes les plus diverses, comme sont diverses les ressources de notre sol. Le paysan aime son métier et il en assurera la permanence si les moyens de vivre et de faire vivre sa famille lui sont donnés. L'étude du budget nous offre l'occasion de définir ces moyens.

D'abord, au point de vue social, la protection sociale des exploitants agricoles et de leur famille doit se traduire plus rapidement dans les faits. Les mesures en vigueur concernant les allocations familiales, les prestations de longue maladie et de vieillesse sont tellement désavantageuses par rapport aux autres régimes qu'elles imposent à l'esprit la notion d'infériorité de la profession. Ce complexe est grave pour le présent et pour un avenir qui est peut-être plus proche qu'on ne le pense. Une étude approfondie, limitée dans le temps, doit tendre vers la parité des prestations familiales, des prestations de maladie et des retraites de vieillesse, en laissant sur ce point toute liberté pour y ajouter le bénéfice de régimes complémentaires, d'une retraite complémentaire.

Restant dans le domaine social encore un instant, je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur les poursuites intentées par les caisses régionales d'assurance-vieillesse à l'encontre des petits agriculteurs travailleurs non salariés. L'Ouest est une région de petits exploitants agricoles dont les dirigeants, qui sont sages et paisibles par nature, ont horreur de la procédure. Cette procédure qui est entamée par les caisses régionales d'assurance-vieillesse, appliquant en cela d'ailleurs les instructions ministérielles, leur déplaît et les décourage. Aussi me paraît-il très raisonnable de vous prier, monsieur le ministre, de faire étudier ce problème dans tous ses détails et de prendre des décisions humaines pour les titulaires des dossiers litigieux.

L'apprentissage agricole a déjà fait couler beaucoup d'encre et de salive. Nous pensons qu'il est temps de mettre un point final à la logomachie. Vos pouvoirs sont limités, je crois, en ce domaine, mais nous vous demandons néanmoins, dans la mesure de ces pouvoirs, de faire les interventions nécessaires pour que la formation du métier d'agriculteur soit assurée dans un avenir prochain. Ce qui paraît essentiel, dans cette formation, c'est de faire aimer le métier par les jeunes. Le plus sûr moyen d'atteindre ce but, c'est de dispenser l'enseignement dans le respect des droits de la profession et de la famille.

Le produit des emprunts lancés cette année peut, me semble-t-il, être déclaré satisfaisant. En dehors des demandes de prêts aux jeunes dont la plupart ont reçu une suite favorable, les dossiers traitant de l'accession à la petite propriété rurale ont pu également être en grande partie financés. Mais ne nous réjouissons pas trop, car nous avons la certitude que les disponibilités paysannes sont épuisées. Il ne sert à rien de pressurer le citron lorqu'il est sec.

Je me permets de faire observer qu'il serait prudent, monsieur le ministre, de réserver quelques crédits budgétairs pour assurer le relais de l'autofinancement arrivé à bout de souffle, et cela d'autant plus que les fonds spéciaux pour la restauration de l'habitat rural sont, on pourrait le dire, dérisoires.

Je signale une autre ombre au tableau des prêts : ce sont les difficultés rencontrées dans l'octroi des prêts aux collectivités et spécialement aux villes. Alors que les crédits sont inscrits au programme d'investissement et les dossiers agréés, l'ordre de versement reste victime d'une lenteur administrative quelconque. Une pression sur l'accélérateur et, puisque nous sommes en matière agricole, un coup de fouet s'imposent.

La comparaison du volume des travaux du présent exercice et des travaux envisagés en 1955 révèle une augmentation appréciable des subventions à l'équipement rural, sauf toutefois en ce qui concerne l'électrification, à propos de laquelle la majoration est vraiment symbolique.

Vous avez jugé bon de mettre à la disposition de l'agriculture un plus grand nombre de techniciens chargés d'appliquer les méthodes de progrès. Cette décision opportune sera certainement bien accueillie par les groupements de la profession et en particulier par les mouvements agricoles de jeunesse. Mais je pense, comme notre collègue M. Brousse, que la rémunération par les chambres d'agriculture est préférable au mode préconisé par vos services.

Quant à l'installation des jeunes agriculteurs, votre autorité, monsieur le ministre, doit se faire sentir si l'on ne désire pas accentuer l'exode vers la ville. En raison des prix élevés du cheptel mort ou vif, une aide s'impose non seulement en faveur des jeunes ménages exploitant seuls, mais également en faveur de ceux qui exploitent indivis avec leurs parents. Or il semble que les dossiers de prêts présentés par ces exploitants travaillant avec leurs parents soient écartés systématiquement. D'autre part, l'élévation du plafond des prêts doit être envisagée; l'expérience de ces dernières années permet d'arriver à cette conclusion.

Au point de vue remembrement et réorganisation foncière, l'expérience a confirmé ce que j'avançais, à savoir que pour la grande majorité des modestes exploitations agricoles existant en Bretagne, le kilométrage des haies à abattre afin d'améliorer les superficies à travailler est très important. Ce travail utile ne peut pas être entrepris sans subvention de l'Etat. Or, rien n'est prévu dans le budget. Aussi, je demande au ministre d'envisager la création d'un fonds national de réorganisation foncière.

Au point de vue production, l'ouest de la France produit vous le savez, monsieur le ministre, 60 p. 100 de la production française de plants de pommes de terre. Cette région se trouve

dans l'obligation d'exporter, parce que, d'une part, la loi de l'offre et de la demande, d'autre part, la libération des échanges, créent une situation très difficile à l'encontre des producteurs. Ces difficultés ont été signalées à différentes reprises aux services ministériels, mais les S.O.S. lancés à ce jour sont restés sans écho. Certes, les importations laissent des bénéfices substantiels à certains intermédiaires, mais je pense que la bienveillance ministérielle doit se pencher davantage sur les producteurs et non sur les intermédiaires. Est-il exact, monsieur le ministre, que des importations de plants de pommes de terre hollandais doivent se produire bientôt ? Ces importations ne sont pas indispensables à la production française. Affirmer le contraire relève de l'aberration. Il y va de la sauvegarde des intérêts légitimes des producteurs qui s'identifient au mérite, à la récompense du labeur et, aussi, à l'intérêt national.

Votre ministère a bien voulu accepter le principe du déclassement d'une certaine quantité de plants de pommes de terre. De la destination « semence » ces tubercules vont être dirigées vers l'exportation. Pour que cette opération soit réalisable dans un avenir prochain, il est nécessaire que l'aide de l'Etat se joigne à celle qui est consentie par la profession. Il s'agit, je crois, d'un crédit de 100 millions. Vous est-il possible de nous indiquer si tous les obstacles que vous avez rencontrés sur votre chemin sont levés?

En ce qui concerne les engrais, matières aussi indispensables à l'agriculture que la farine l'est à la fabrication du pain, de sérieux efforts sont à entreprendre, d'accord avec la direction pour l'aménagement du territoire, avec pour but de développer la production. Quantités et prix des engrais laissent à désirer, les premières en insuffisance — pourtant les exportations sont autorisées — les seconds en cherté par rapport aux produits agricoles, et si les bruits qui courent sont fondés sur l'éventuelle suppression du régime de la péréquation des transports, les prix deviendront insupportables, pour les régions éloignées des centres de production. Puis-je aussi vous demander, monsieur le ministre, de provoquer une réunion d'études de la commission supérieure des engrais sur ce problème ? J'aimerais être fixé sur ce point.

Diverses démarches auprès de vos services avaient abouti à une réduction de 40 p. 100 sur le prix de transport des choux-fleurs exportés. Cette mesure, qui a contribué à décongestionner le marché intérieur saturé, vient à expiration dans quelques jours, le 31 décembre prochain. Il est urgent, vous en conviendrez, de prolonger ce délai. Pourrons-nous compter sur votre célérité dans une intervention favorable auprès de la Société nationale des chemins de fer ?

Le fonds d'assainissement de la viande constitue une création judicieuse, il doit alimenter par priorité la prophylaxie des maladie des animaux; prévenir, c'est guérir. L'exemple de la tuberculose humaine est patent. Grâce à la lutte énergique entreprise depuis quelques années, cette maladie est en régression. Notre commission des finances, en demandant par voie d'amendement l'affectation de 30 p. 100 au moins de ce fonds, entend déclencher une bataille contre la tuberculose bovine principalement, dont l'issue sera remarquable dans deux ou trois ans si l'effort dans ce sens ne subit pas de relâche.

En 1952 s'est tenue à Paris une réunion internationale des représentants des pays de l'Europe occidentale. Elle avait pour objet d'assurer à l'Europe les moyens de se ravitailler sur son propre sol. Belle initiative à poursuivre et qui doit aboutir à une politique d'échanges entre pays voisins sans considération aucune pour le régime intérieur de ces pays. Le réalisme est dans l'œuvre !

Les programmes qui s'imposent à votre ministère sont mouvants; la modernisation, la rénovation agricole ne doivent pas être l'apanage des autres nations seules. Que le ministère entre résolument dans une politique agricole positive avec la participation des organisations professionnelles et soyons sûrs que l'avenir de la France pourra être envisagé avec sérénité tant qu'il y aura une agriculture vivante et prospère.

Voilà quelques questions posées aux réponses desquelles je serai attentif. A l'avance, je remercie M. le ministre et je m'excuse auprès de nos collègues de l'aridité de certains points que j'ai cru devoir souligner. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Conseil voudra sans doute suspendre maintenant ses travaux!

M. le rapporteur. Je pense en effet que nous pourrions suspendre la séance maintenant; nous la reprendrions à vingt et une heures trente jusqu'à minuit, et nous renverrions alors la suite du débat à demain matin. Je crois que ce serait une bonne méthode de travail. (*Marques d'approbation.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. A ma connaissance, il n'y a pas de conseil des ministres demain matin. Par conséquent, je serai à la disposition du Conseil de la République.

M. le président. Je vois que la proposition de M. le rapporteur a recueilli l'agrément de tous. (*Assentiment.*)

Je dois rappeler au Conseil que notre programme est encore très chargé.

En effet, dès jeudi matin, nous devons discuter le budget des travaux publics. Il conviendrait donc que l'Assemblée fasse preuve de discipline pour en terminer avec le budget de l'agriculture mercredi soir, à une heure raisonnable.

En outre, je dois dès maintenant prévenir le Conseil que nous devrons certainement siéger vendredi.

M. le rapporteur. J'ai l'impression, monsieur le président, qu'une discussion aussi bien commencée ne peut que bien se terminer. (*Sourires.*)

M. le président. Je le souhaite, car si les Assemblées veulent arrêter leurs travaux vendredi soir, il conviendrait que le Conseil ne prenne aucun retard.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante minutes, est reprise à vingt et une heures trent-cinq minutes, sous la présidence de M. Pezet, vice-président.*)

PRESIDENCE DE M. ERNEST PEZET,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi relatif aux dépenses du ministère de l'agriculture pour l'exercice 1955.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Durieux.

M. Durieux. Monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'occasion de la discussion du budget de 1954 je suis venu exprimer l'inquiétude du groupe socialiste au sujet de la situation de notre agriculture. Je dois vous dire tout de suite que nous sommes loin d'être rassurés. Les quelques augmentations de crédit que nous votons portent sur des postes où le retard est tel qu'il ne saurait, dans ces conditions, être rattrapé avant longtemps.

Si le budget est un moyen, il n'est pas tout. Il faut bien le dire, les événements se déroulent comme si certains ne croyaient plus ou presque à l'agriculture. J'excepte, bien entendu, ces hommes et ces femmes qui s'accrochent à leur terre avec cette force dont sont capables les paysans. Cette terre est leur moyen d'existence; elle est aussi, pour beaucoup, la raison de vivre. Peut-on leur reprocher de vouloir travailler et de produire ce que, sans eux, nous devrions acheter à l'extérieur ? Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'ils entendent vivre de leur métier, sans luxe peut-être, avec comme week-end des vaches à traire, mais dans la dignité et avec un minimum de soucis. Les paysans ignorent généralement les variations de la Bourse. Ils ne savent pas, eux, ce que veulent dire *Royal Dutch* ou *Esso Standard*. Ce qu'ils savent, c'est qu'il existe un Gouvernement et, dans ce Gouvernement, un ministre de l'agriculture. Ils attendent un peu d'ordre dans la production agricole et considèrent que ces mesures devraient surtout leur donner la sécurité. Or, monsieur le ministre, les paysans ne connaissent pas la sécurité; en tout cas — je vous le dis — ils ne la sentent pas.

Certes, le Gouvernement a des tâches multiples. Il a eu et il a encore à faire face à de graves difficultés, en particulier sur le plan international. Ce n'est pourtant pas une excuse pour laisser aller le reste, pour changer d'orientation sans raison sérieuse, en ne prenant pas les décisions au moment voulu. Il en va bien souvent — on m'excusera de le dire — comme si nous nous mettions à semer en juin le blé que nous devons faucher en juillet. A la vérité, qu'importe que l'agriculture n'aille pas très bien pourvu que certains puissent en vivre! Au besoin, on la fera marcher avec quelques règles à calcul. Nous avons assez d'économistes pour cela.

D'autre part, tout doit évoluer. Monsieur le ministre, c'est bien mon avis; mais encore faudrait-il indiquer nettement la voie, donner de véritables moyens et enfin s'y tenir. Or, il faut le souligner, nous ne voyons pas cette force irrésistible qui devrait entraîner nos paysans, peut-être un peu mal-

gré eux, dans la marche en avant. Nous savons que tout cela ne peut se faire sans quelque douleur, mais le drame, c'est que nous avons l'impression de souffrir pour rien, c'est que la paysannerie n'a pas le sentiment que cette angoisse sera suivie d'un renouveau. Nous avons, au contraire, l'impression qu'à certains moments on nous passe un peu de chloroforme en attendant une fin jugée inévitable. Le commerce international n'est-il pas là qui attend et qui se chargera, lui, de la succession ?

Monsieur le ministre, je puis vous paraître sévère. En réalité, vous n'ignorez pas que je n'exagère rien. Vous êtes de nos collègues. Cette maison ne favorise pas l'éclosion de mauvais sentiments. Il nous manque de vous entendre dire, avec quelque chaleur, que vous croyez en l'agriculture française, que vous ne pouvez pas admettre le traitement imposé aux travailleurs de la terre. Nous aurions besoin de sentir que, dans les activités de ce pays qui voudrait être celui de l'égalité, l'agriculture aura elle aussi sa place et que vous êtes décidé à ne pas lui laisser subir les influences aujourd'hui des pétroliers, demain de tel ou tel groupe financier qui, pour un an, pour deux ans ou plus, aura décidé la mise en veilleuse de quelque production gênant ses intérêts personnels. (*Applaudissements à gauche.*)

Au moment où nous allons examiner les propositions qui nous sont faites, nous ne pouvons pas ne pas regretter d'avoir à constater une sérieuse aggravation de la situation de la production agricole française due au fait que certaines mesures n'ont pas été prises en temps voulu ou que d'autres l'ont été sans la contrepartie qui s'imposait. Un malaise grandissant s'est installé dans nos campagnes. Dans certains cas, on note une agitation d'une ampleur telle que le Gouvernement n'a même plus le bénéfice des mesures favorables qu'il peut prendre. Il est exact que l'on ignore maintenant si certaines détaxes envisagées sont le fait des prévisions ou le résultat des manifestations de masse.

M. Courrière. Très bien !

M. Durieux. Vous reconnaîtrez, monsieur le ministre, que nous n'avions jamais manqué de vous avertir. Pourquoi, en matière agricole, des décisions regrettables ont-elles généralement le pas sur celles qui apporteraient le salut ?

Les grands problèmes d'équipement de nos campagnes sont demeurés d'actualité. Les projets auxquels s'intéressent tant de maires ruraux cheminent avec une lenteur désespérante, qu'il s'agisse de voirie, d'électrification, à plus forte raison d'adduction d'eau. Dans ce domaine les dépenses à envisager sont si importantes qu'il faut prévoir que des dizaines d'années seront nécessaires à certains départements pour améliorer sensiblement leur situation. Si un effort est fait sur le plan de la construction, la situation économique de l'agriculture ne permet guère son extension aux villages.

Nous sommes là dans le domaine du génie rural qui a, avec ces questions, la charge du remembrement. Mais ne doit-il pas aussi s'occuper de la détaxe des carburants, de la remise de 15 p. 100 sur les achats de machines agricoles ? Les services du génie rural ne sont pas, c'est notre avis, suffisamment étoffés. Ce n'est pas nous qui regretterons que le département du Cantal, qui compte sur 269 communes un peu moins de 200.000 habitants et se trouve par la population le 82e sur les 90 départements métropolitains, dispose de huit fonctionnaires du génie rural. Il a certainement des travaux à réaliser et les paysans de ces montagnes ne sont pas moins intéressants que les autres.

On me permettra toutefois de manifester quelque étonnement devant la répartition des techniciens dont sont dotés les autres départements et en particulier celui dont j'ai l'honneur d'être un des représentants, le Pas-de-Calais. Si je le choisis en exemple c'est parce que, beaucoup plus que tout autre, il met en évidence l'insuffisance des moyens dont dispose ce service particulièrement utile. Le Pas-de-Calais, premier département de France pour la production de blé, premier département pour le nombre des communes — il en compte 908, soit trois fois plus que le Cantal pour une population de près de 1.200.000 habitants et une superficie plus étendue de 400.000 hectares que celle du Cantal — était doté il y a peu de jours de sept fonctionnaires du génie rural, un de moins que le Cantal. Vous pouvez consulter l'annuaire de 1954, le nom du huitième a été ajouté à la main.

Il y a là un déséquilibre des moyens qui n'est pas facilement admissible...

M. le président de la commission de l'agriculture. Il ne compte pas un ministre de l'agriculture.

M. Durieux. ...lorsqu'on a réellement le désir de voir évoluer l'agriculture française. De nombreux départements sont dans des situations analogues. Les directions des services agricoles sont dans des difficultés considérables. Comment alors faire quelques pas en avant ? Il y a tout de même quelque chose d'illogique dans le fait de parler de progrès sans donner les moyens de la réalisation. La vulgarisation, dans ces conditions, devient illusoire. A quoi bon encourager les remembrements si on ne les réalise pas, ou si, fait plus grave encore, on les laisse traîner au point de décourager les communes voisines. Vous savez, monsieur le ministre, que ces interventions ressemblent un peu à des interventions chirurgicales, si l'on peut dire, et qu'elles doivent être réalisées très rapidement.

A-t-on fait un gros effort pour l'enseignement agricole ? Guère davantage. Tout se passe au contraire comme si l'on tenait absolument à laisser à d'autres le soin de s'en charger. C'est là une position à laquelle nous ne saurions souscrire. Il ne saurait y avoir un renoncement de notre part en cette matière. (*Très bien !*)

Crédit agricole. Les jeunes gens sont toujours aussi nombreux à attendre les prêts auxquels ils devraient pouvoir prétendre. Si leur installation n'est pas souhaitable, alors il faudrait penser à leur donner quelque ouvrage à exécuter. (*Très bien ! très bien !*) Pour notre part, nous ne pensons pas que le pays s'appauvrirait en les organisant, en équipant leur exploitation. L'argent dépensé dans des créations susceptibles d'améliorer la production et de stabiliser nos populations rurales ne serait pas de l'argent perdu.

M. le président de la commission de l'agriculture. Très bien !

M. Durieux. Certains de mes amis du groupe socialiste ne manqueront pas d'attirer l'attention sur des productions particulières à leur région, notamment sur le problème de la production viticole, sur les problèmes de la viande et du lait.

Je voudrais, pour ma part, exprimer nos regrets des décisions prises en ce qui concerne certaines cultures, en premier lieu, le bouleversement inattendu de toutes les prévisions en matière de production betteravière. Oh ! je sais bien, quand on parle des betteraviers, on ne voit que de gros betteraviers. Il faut, à la vérité, dire qu'il n'y a guère plus de gros betteraviers que de gros viticulteurs. Il faut bien des hectares de betteraves pour faire un hectare de vigne !

Au surplus, les betteraviers ne sont pas les adversaires des viticulteurs. Comme eux ils participent aux difficultés du désordre commun dans la production et d'une orientation donnée par des adversaires identiques. Le choc que nous avons eu à subir au début de la campagne a été inspiré par les ennemis de la production de l'alcool industriel. C'est leur droit d'être contre, c'est notre devoir, à nous, de dire que la fabrication de l'alcool industriel, quel qu'il soit, n'a rien à voir avec l'alcoolisme dont on nous a, c'est le cas de le dire, abreuvé par tous les moyens. Le fait d'encourager les gens à boire du lait ne saurait les empêcher d'apprécier un carburant ternaire de qualité. Que l'on en soit arrivé à faire disparaître le benzol, à freiner l'écoulement normal de l'alcool pour rendre inévitables ou tenter d'expliquer les mesures qui ont été prises est un peu excessif.

Cette opération n'a pas seulement été brutale, elle a donné lieu à toutes sortes d'injustices. Si des industriels ont touché de grosses indemnités, par contre des ouvriers se sont trouvés sans emploi et ont été obligés d'accepter à la dernière minute n'importe quelle tâche. Quant aux cadres, on devine la facilité que peut avoir un contremaître d'usine pour trouver un nouvel emploi à huit jours de la fabrication ! Même si ces mesures avaient été justifiées, elles n'avaient aucune raison d'être assorties d'une baisse du prix de la betterave. L'an dernier il avait été maintenu, alors qu'il aurait dû être relevé, tandis que la marge des fabricants, peut-être avec raison, avait été majorée.

Pour 1955, nous sommes menacés d'une nouvelle baisse dans le but, n'en doutons pas, de nous décourager, ce qui rassurerait complètement les pétroliers et mettrait à l'aise ceux des importateurs raffineurs ou autres qui estiment que le sucre peut venir de partout, sauf de France, bien entendu. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Courrière. Très bien !

M. Durieux. Je ne veux pas m'étendre plus longtemps sur cette production dont tout le monde parle, y compris les chansonniers, mais dont beaucoup ignorent ce qu'elle représente sur des plans insoupçonnés, depuis des productions annexes comme celle de la viande, jusqu'au travail qu'elle procure à la grosse métallurgie, aux mines, par le canal de la sucrerie, ainsi qu'aux transports par fer ou aux transports par route, tout comme, d'ailleurs, à certains gros marchands d'essence qui auraient intérêt à être plus modérés dans leurs attaques.

En ce qui concerne la production du blé, nous n'avons pas non plus été gâtés par le Gouvernement, monsieur le ministre, et c'est regrettable. Un prix en baisse. Une grosse taxe de résorption!

Il faudra aussi se limiter. On a interdit l'emploi de nos blés de force dans la fabrication de certaines semoules pour les pâtes alimentaires, pour permettre l'écoulement des blés durs des petits fellahs des départements algériens. Bravo, nous sommes tous d'accord là-dessus!

Seulement, cette disposition venait à peine d'être rendue obligatoire que nous lisons, dans le *Bulletin d'information du ministère de l'agriculture* n° 16-1954, page B 8, sous la rubrique « Blé dur »: « Excédent: 800.000 quintaux qui seront exportés sur la métropole sous la forme de semoules pour la couverture de ses besoins (industrie des pâtes alimentaires). »

C'est normal, mais plus loin, nous lisons: « Lors d'une conférence antérieure, l'Algérie avait, en outre, été autorisée à acquérir du blé dur au Maroc et en Tunisie pour permettre le maintien de l'activité normale de l'industrie semoulière algérienne. »

Nous supposions bien que l'affaire des blés durs était avant tout une opération de l'industrie semoulière. Il n'était pas question d'elle au départ. Nous connaissons maintenant la mesure de son appétit: les blés durs de la Tunisie et du Maroc, en attendant qu'à travers l'un ou l'autre il en arrive du Canada ou des Etats-Unis.

Tant pis pour les céréaliers de la métropole, surtout pour les producteurs de blés de force français!

Cela n'empêchera pas l'activité de toutes sortes d'industries, de création discutable en des endroits qui ne le sont pas moins, ce qui est le cas des Grands Moulins de Dakar.

Pendant ce temps, on envisage de nouvelles manières de réceptionner les blés durs de nos producteurs français, qui ne manqueront pas d'écrecher un peu plus nos prix qui s'amenuisent continuellement, il faut bien le dire, au moment où les hommes de l'importation essayent de s'assurer des fossoyeurs pour notre agriculture et surtout pour l'agriculture métropolitaine.

Les prix sont insuffisants, car les coûts de production n'ont rien à voir avec ceux des pays au niveau desquels nous arrivons cependant à nous maintenir à grand peine. On voudrait nous voir passer d'une production à une autre, nous voir retourner au colza, par exemple, alors que les producteurs ont été découragés par des gouvernements qui n'ont pas tenu leurs engagements.

Dans des départements comme le mien, la culture du tabac subit, elle aussi, une régression voulue par l'administration. Alors, on nous laisse le soin de résorber nous-mêmes la plus grande partie de nos excédents ou d'en faire les frais.

Quand l'industrie du machinisme agricole est en difficulté, on lui donne une subvention de 15 p. 100 en nous disant: voyez comme nous contribuons à l'abaissement de vos prix de revient, et on en profite immédiatement pour abaisser le prix des produits agricoles, cependant que ceux qui, pour acheter des machines, ont emprunté il y a un ou deux ans ou même seulement quinze jours avant la date fatidique demeurent face à leurs échéances.

On parle de modernisation. Vous ne remembrez pas, monsieur le ministre, et vous savez pourquoi. Mais comment utiliserait-on judicieusement des tracteurs avec une essence à 45 francs le litre, quand elle est détaxée. Or, la quantité détaxée qui, à l'origine, ne prévoyait pas la partie des travaux relative aux transports, la plus importante, va s'amenuisant sans cesse. Les fermes motorisées payent une quantité voisine de la moitié de leur carburant au prix plein.

En matière d'engrais, peut-être verrons-nous venir quelques détaxes. Espérons que cela ne sera pas, comme d'habitude, après la date de l'épandage, comme cela s'est déjà vu, et à des dates différentes suivant la nature des produits.

Monsieur le ministre, il est encore deux aspects de la question qui nous préoccupent, l'impôt et le fermage. On nous pardonnera, je pense, de témoigner quelque intérêt pour ceux qui sont assujettis à l'impôt et pour ceux qui ont à s'acquitter d'un fermage envers leurs propriétaires.

Pour ceux qui payent l'impôt sur les bénéfices agricoles, nous aimerions qu'il soit fait preuve de quelque réalisme — cela ne dépend peut-être pas uniquement de vous, mais vous pourriez le recommander à certains de vos collègues du Gouvernement — et que le bénéfice agricole, tout comme certaines cotisations, ne soit pas basé sur des revenus cadastraux, dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils ne sont pas harmonieusement fixés.

J'en arrive à ces fermages que nos producteurs vont devoir payer, que beaucoup ont payé. J'ai le regret de devoir vous dire, monsieur le ministre, que nous ne sommes pas d'accord avec vous sur ce point. Nous le sommes d'autant moins que nous avions pris la précaution de documenter le Gouvernement longtemps à l'avance et à plusieurs reprises, que cette assemblée a voté à l'unanimité une proposition de résolution demandant la fixation d'un prix unique du blé. Cette proposition a été déposée le 26 août.

Le 27 août, je vous écrivais et je vous disais notamment: « Si je vous en entretiens aujourd'hui, c'est que l'examen de la proposition en question risque de ne pas avoir lieu immédiatement, ce qui n'empêche pas qu'il serait souhaitable que ma suggestion retienne l'attention du Gouvernement.

« Je voudrais très brièvement vous exposer la raison essentielle de ce qui m'apparaît être une nécessité. Au cours des années antérieures, le payement des fermages en quintaux de blé, qui s'est généralisé un peu partout, n'a pas donné lieu à de grandes difficultés du fait que les écarts qui pouvaient être dus à l'incidence de la taxe de résorption était de faible amplitude.

« Cette année, le nouveau prix du blé et surtout le taux élevé de la taxe de résorption entraîneront que les prix nets s'échelonneront entre 3.338 francs maximum perçu par les livreurs de 25 quintaux et au-dessous et de 2.843 francs, qui serait le prix payé pour la livraison au-dessus de 1.000 quintaux. Le calcul du prix du fermage ne manquera pas, dans ces conditions, d'être délicat et risque par ailleurs de créer des inégalités entre les bailleurs qui ne peuvent être tenus pour responsables de l'importance de la production de leurs preneurs. »

Vous m'avez accusé réception, en me faisant savoir que la question serait étudiée par vos services. Très nombreux étaient ceux qui, notaires, fermiers, bailleurs, étaient d'accord avec cette formule.

Aucune décision ne semblant devoir être prise alors que le payement des fermages était déjà en perspective le 10 novembre, je vous ai rappelé ma démarche. Le 7 décembre, reçus chez M. le président du conseil, nous lui signalions cette question et le 8, nous lui écrivions, mes collègues MM. Bernard Chochoy, Le Sénéchal et moi-même, pour lui rappeler notre conversation. Comme nous avions quelques échos sur l'orientation prise par la question, orientation, hélas! confirmée par le texte que vous avez signé, nous lui écrivions notamment au sujet de la formule que vous avez cru devoir retenir et qui permet, si l'on peut dire, au preneur de déduire du prix la moyenne de ses taxes de résorption.

Nous disions: « Là ne s'arrête pas la difficulté. Les fermages sont généralement exigibles avant la fin de l'année. Or, à cette époque, les battages et les livraisons ne sont pas terminés dans beaucoup de régions et, en particulier, chaque fois qu'on n'utilise pas la moissonneuse-batteuse. Les producteurs livrent leur blé aux organismes stockeurs jusqu'au mois de mars. Il serait donc impossible de déterminer sérieusement le prix de base »

Comme nous ne voulions pas que vous ignoriez ni la lettre, ni les éléments qu'elle contenait, par le courrier du 7 décembre, nous vous en avons adressé une copie, dont vous avez bien voulu nous accuser récepion en nous disant que vous aviez transmis notre lettre à M. le secrétaire d'Etat. Tout le reste, vous le savez. Chacun aurait été à l'aise si le prix du blé fermage avait été fixé. Ce qu'il fallait, quel qu'il soit, c'était le fixer. Vous n'avez pas voulu vous y prêter. Tout le monde, à l'heure actuelle, est dans le doute avec cette formule. Le preneur pourra déduire la taxe de statistique, la moitié de la taxe de stockage et la moyenne de ses taxes de résorption. Mais, nous qui connaissons bien les petits preneurs pour avoir souvent à les défendre, nous savons qu'ils ne sauront pas et que, bien souvent, ils ne pourront pas bénéficier de cette formule.

Tous les journaux agricoles ont donné des exemples de ce qui va se passer. Les bailleurs sont maintenant responsables du volume de production de leurs preneurs, mais ces derniers ne pourront même pas en parler puisqu'ils ne connaissent généralement pas leur production avant la date de payement du fermage qui a lieu bien avant l'époque à laquelle la récolte est complètement livrée.

Au désordre de la production auquel nous souhaiterions qu'il soit mis fin, il s'en ajoute un autre en ce qui concerne le respect des contrats.

M. Primet. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Durieux. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Primet, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Primet. Dans cette maison, monsieur le ministre, les ministres sénateurs sont accueillis toujours avec beaucoup de courtoisie et parfois même avec beaucoup de tendresse. La démonstration que vient de faire notre collègue M. Durieux établit que les propositions de résolution que nous votons ne sont pas, en revanche, accueillies avec autant de cordialité et de tendresse par le Gouvernement.

Le Conseil de la République unanime avait voté une proposition de résolution demandant que soit fixé un prix unique des fermages pour l'ensemble du pays. Le Conseil de la République avait même envisagé un prix moyen se situant entre le prix minimum et le prix maximum du blé, c'est-à-dire 3.000 à 3.100 francs le quintal. Le Gouvernement n'en a pas tenu compte et le prix du blé-fermage que vous venez de proposer au pays, monsieur le ministre, ne profitera ni aux fermiers, ni aux bailleurs, mais aux seuls usuriers et parasites de l'agriculture.

M. le président. Si je comprends bien c'est une tendresse partagée que veut M. Primet. (*Sourires.*)

M. Durieux. Il est inconcevable d'établir des règles injustes pour certains et pour d'autres totalement inapplicables. Nous n'ignorons pas qu'il existe de très honnêtes et fort sympathiques propriétaires. Leur bonne volonté ne sera cependant pas facilitée par votre dérision. Pour les autres, la situation est différente. Soyez rassuré, ils ont déjà profité de ce retard inadmissible en la matière pour essayer — et souvent réussir — de percevoir leurs fermages au cours maximum.

Quels sont ceux, au surplus, qui oseront maintenant se réclamer de cette expression « pourra réduire » ? Je vous le demande, monsieur le ministre. J'espère que cela n'a pas été prémédité, bien qu'on le croirait cependant. Quoi qu'il en soit — on vient de le rappeler à l'instant — c'est le jeu des usuriers de la propriété foncière qui a été fait. Ainsi a-t-il encore été ajouté au découragement que connaissent ceux qui, en premier lieu, devraient pouvoir espérer bénéficier de votre sollicitude.

Notre groupe aurait souhaité de plus larges crédits pour notre équipement rural, pour notre enseignement agricole, surtout une plus ferme orientation de l'organisation des marchés et une défense plus affirmée des petits producteurs.

Nous estimons que l'agriculture devrait bénéficier d'une meilleure place dans les activités nationales et surtout que nos productions traditionnelles quelles qu'elles soient ne devraient pas être sacrifiées à la légère. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Boulanger.

M. Georges Boulanger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai bien entendu l'appel de M. le rapporteur de la commission des finances nous demandant de ne pas sortir du cadre du budget de l'agriculture. Je pense que le sentiment de notre rapporteur était surtout de ne pas voir s'allonger ce débat car d'autres budgets attendent et celui de l'agriculture risque de se terminer tardivement demain, si tant est qu'il y parvienne! Je m'efforcerai donc de respecter le souhait exprimé par notre rapporteur et d'être bref.

Pourtant, il me sera peut-être plus difficile de rester dans le cadre strict du budget de l'agriculture. En effet, ce budget comprend deux parties: l'une qui reflète les moyens mis à la disposition du fonctionnement ordinaire de votre administration, monsieur le ministre, l'autre qui indique quels seront pour l'année prochaine les moyens ou une partie des moyens que le Gouvernement entend sur le plan financier mettre au service de l'agriculture, je ne dirai pas pour les investissements agricoles, car le terme serait trop étroit, mais pour l'action agricole à laquelle les pouvoirs publics doivent participer. Je pense donc que, dans cette partie du budget, nous devons voir des moyens et des preuves de ce que sera l'orientation politique du Gouvernement sur le plan agricole. C'est pourquoi il paraît peut-être utile de parler d'une façon plus large de ce que nous pensons et de ce que pense la paysannerie française de la politique agricole actuelle.

Je serai assez bref, monsieur le ministre, sur le budget ordinaire de votre ministère, car le document que vous nous avez soumis montre une augmentation de l'ordre de 10 p. 100. Cette augmentation, vous la justifiez principalement par votre désir d'étoffer un certain nombre de vos services, notamment le génie rural, l'enseignement agricole, les services vétérinaires; nous ne saurions vous en tenir grief. Bien au contraire, nous pensons que votre idée est utile. En ce qui concerne l'enseignement agricole, non seulement votre désir d'étoffer le service nous convient, mais encore nous voulons y voir votre volonté de conserver dans vos attributions cette branche d'activités qui ressortit normalement à ce ministère. Je pense donc que nous devons vous féliciter de la mesure que vous entendez prendre.

Vous motivez également cette augmentation par une grande enquête agricole. La encore, monsieur le ministre, nous devons vous approuver car je me souviens d'une maxime, d'une formule d'action, qu'un mouvement de jeunesse avait adoptée il y a de nombreuses années: « Voir, juger, agir ». Je pense que vous avez adopté cette formule. Si vous avez l'intention d'organiser cette vaste enquête, c'est sans doute pour voir, ainsi vous pourrez juger qu'une politique est indispensable à l'agriculture française, et nous devons espérer qu'après vous agirez ainsi que l'ensemble du Gouvernement, avec énergie et continuité.

Si le projet de budget ordinaire de votre administration est clair, net, nous ne pouvons peut-être pas en dire autant du projet que je n'appellerai pas budget d'investissement mais budget d'action sur le plan de la politique agricole du Gouvernement. Ce dernier est moins clair; d'ailleurs, la Cour des comptes vous l'a fait remarquer, et bon nombre d'orateurs de l'Assemblée nationale après elle. Ce n'est pas nouveau, et je crois même que le projet de budget de cette année est, sur ce plan, en amélioration sur les précédents; mais c'est un défaut, et un défaut inquiétant, parce que, ou bien c'est une mauvaise organisation de la chose publique ou bien, c'est peut-être de la part de certains une intention qui nous inquiéterait de ne pas vouloir donner au Parlement une vue d'ensemble exacte de l'effort fait pour l'agriculture française. Cela laisserait supposer que cet effort est insuffisant, ce dont nous sommes bien persuadés, et que peut-être on n'a pas assez l'intention d'y porter remède.

M. Pierre Boudet. Très bien !

M. Georges Boulanger. Ne sont pas clairs non plus ces chapitres où nous lisons « Mémoire ». Cela aussi est inquiétant. Je prendrai un exemple, celui des carburants agricoles. Je sais que des crédits sont ouverts dans des chapitres d'un autre ministère et c'est peut-être cela qui ne nous convient pas car, en face d'une promesse faite à l'agriculture en matière de carburants, il y a des moyens qui ne dépendront pas de vous-même, monsieur le ministre, mais de la bonne volonté du ministre des finances au cours de l'année; et cela nous le regrettons vivement. Nous aurions trop peur que ce soit peut-être le désir de se réserver des portes de sortie et nous le craignons.

Quoi qu'il en soit, la clarté mise à part — d'ailleurs le rapport de la commission des finances, comme l'avis de la commission de l'agriculture, se sont étendus aux investissements agricoles que l'on trouve dans d'autres ministères — nous devons constater une augmentation des crédits d'investissements et, en général, de l'ensemble des crédits mis à la disposition de l'agriculture.

Monsieur le ministre, vous vous attendez sans doute qu'en conclusion — et ce serait logique — je félicite le Gouvernement de cette augmentation. Certes, nous la prendrons. L'agriculture l'acceptera volontiers, mais nous sommes obligés de dire qu'elle est nettement insuffisante.

Cet après-midi, en entendant notre rapporteur pour avis de la commission de l'agriculture, j'ai aimé un mot qui, peut-être, a surpris dans cette enceinte pacifique; mais je fus de ceux qui l'applaudirent: « L'agriculture française, a-t-il dit, a besoin, de la part des pouvoirs publics, d'une révolution ».

M. Namy. Disons révolution violente !

M. le président. Le mot « violente » n'a plus rien de violent ! (*Sourires.*)

M. Georges Boulanger. De fait, il s'agit de cela, car ce n'est pas parce que les crédits mis à la disposition de l'agriculture seraient en légère augmentation cette année qu'ils nous rapprocheraient pour autant des besoins de la politique que le monde agricole attend, d'abord parce qu'il en a grand besoin, mais également parce que les pouvoirs publics l'ont promise à maintes reprises.

Je ne voudrais pas que vous pensiez que je fais de la démagogie. Ce n'est pas pour vous, monsieur le ministre, que j'en parle; c'est surtout pour ceux de nos collègues qui pourraient être moins au courant des problèmes du monde agricole. Ce n'est pas par démagogie que nous disons que ce qui nous a été

accordé est insuffisant. Je pense, par quelques chiffres, le démontrer à tous ceux qui voudront bien examiner objectivement la question.

Un premier chiffre, une première comparaison: l'agriculture française représente 40 p. 100 environ de la population, et j'entends dire qu'il s'agit de petits cultivateurs, car l'un de mes collègues y a fait allusion tout à l'heure. C'est vrai pour les betteraviers. C'est vrai pour l'ensemble de la culture.

Lorsqu'on parle des paysans français, on songe trop souvent à quelques gros exploitants agricoles, alors que la culture française est composée d'une grande majorité de très petits cultivateurs, et c'est d'eux qu'il s'agit principalement.

40 p. 100 de la population française! voilà l'importance de l'agriculture. Or, le budget de l'agriculture, qui n'est pas seulement un budget d'investissements, est de 100 milliards sur un budget général de 4.400 milliards.

Je voudrais vous donner deux autres exemples tirés du budget qui nous est soumis, car je n'ai pas l'intention d'analyser en détail chacun des chapitres. Nos collègues rapporteurs l'ont fait avec suffisamment de compétence et d'objectivité pour que je puisse me contenter de quelques exemples. Je m'adresse à ceux d'entre nos collègues qui pourraient ne pas croire au drame qui existe, tant sur le plan économique que sur le plan social, dans nos campagnes.

Voici un autre chiffre. Nous trouvons 2.375 millions pour les adductions d'eau, l'électricité rurale, l'aménagement des villages. Mesdames, messieurs, je vous demande, à vous qui pouvez avoir des responsabilités dans les collectivités urbaines, si, lorsque vous créez une cité d'habitations à loyer modéré, vous envisageriez un instant de ne pas y mettre l'eau et l'électricité! Vous n'auriez pas le droit de le faire ! Ce qui est inadmissible lorsqu'on construit en ville est le fait à la campagne. Les crédits qui nous sont donnés, cette année, permettront peut-être à nos paysans d'avoir tous l'électricité dans vingt ans.

Après cela, il ne faut pas s'étonner si les jeunes paysans et les jeunes paysannes ont tendance à aller en ville pour jouir non pas du luxe, mais simplement du minimum décent qu'on considère indispensable dans les villes.

Je prendrai un autre exemple que je ne tirerai pas de votre budget, mais des débats de l'Assemblée nationale. Un chiffre m'a frappé. Je suis d'un département où l'agriculture est l'une des activités essentielles, mais il y en a une autre, la mine, le charbon. Je connais bien les mineurs, je connais leurs besoins. Ce que je vais dire n'est pas pour regretter ce qui a pu être fait légitimement au profit des ouvriers mineurs. C'est simplement pour montrer, par comparaison, ce qui n'a pas été fait et aurait dû être fait, en justice, pour le monde des campagnes.

Notre collègue de l'Assemblée nationale a évalué à 60 milliards depuis la Libération, l'effort fait pour l'habitat de nos mineurs. Dans le même temps, il était fait 20 milliards d'efforts pour l'habitat de l'agriculture française. On a eu raison de faire cet effort pour les ouvriers des mines qui ont un travail dur; je suis bien placé pour le savoir dans mon département! Mais on a eu tort de ne pas comprendre que la paysannerie aussi avait des droits. Quand on songe qu'il n'y a pas un million de mineurs et 18 millions d'agricoles, vous pouvez à peu près juger de la proportion de l'effort fait d'un côté et de celui qui n'a pas été fait de l'autre.

M. Boisrond. Très bien!

M. Georges Boulanger. Monsieur le ministre, à l'Assemblée nationale vous avez répondu un peu évasivement à une question qui vous était posée par un parlementaire. Il vous faisait remarquer que dans le cadre de la politique d'expansion agricole qui est une nécessité pour la France et également une réalité admise dans les paroles par le Gouvernement, que dans le cadre de cette politique d'expansion agricole le deuxième plan de modernisation avait prévu un effort d'investissement qui, pour l'agriculture et d'ailleurs pour la pêche, je l'admets pour une part, aurait du s'élever en 1953 à 220 milliards, pour 1954 à 232 milliards, en 1956 à 300 milliards, en 1957 à 333 milliards.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, rapprochez ces chiffres, qui sont peut-être à discuter, mais qui traduisent cependant un ordre de grandeur du budget de l'agriculture qui, dans son intégralité et non pas seulement pour les dépenses d'investissements, s'élève à 100 milliards. Je le dis parce que je voudrais faire comprendre à mes collègues que lorsque ceux qui viennent à cette tribune pour vous faire part des plaintes des paysans et vous convaincre de leurs problèmes disent qu'il y a vraiment une politique à changer, ce n'est pas parce qu'ils sont les élus des paysans ni qu'ils doivent parler comme eux. C'est parce qu'il y a un problème grave.

J'ai apprécié l'attitude du rapporteur de la commission de l'agriculture. Après avoir donné l'avis de la majorité de la commission de l'agriculture, il a tenu compte en effet de la position très ferme de ceux mêmes qui, au sein de la commission, n'étaient pas d'accord pour admettre votre budget. Il a tenu compte également de l'avis — qui est, je crois, celui de l'ensemble de la commission de l'agriculture — selon lequel votre budget n'est pas celui que nous attendions. C'est grave, voyez-vous, non seulement parce que cela ne fait pas avancer un problème qui est urgent, mais aussi parce que c'est une marque de l'ensemble de la politique agricole du Gouvernement.

Avant d'abandonner l'examen de votre budget, monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question sur un point particulier. Vous avez prévu, dans votre budget, la création de 200 postes de conseillers agricoles. Nous tenons à vous dire que ces conseillers sont utiles et que votre intention de mettre des conseillers à la disposition de l'agriculture est une bonne chose, mais il y a eu des inquiétudes assez vives parmi la profession agricole et notamment parmi les organisations agricoles, sur ce que vous entendiez donner, comme statut, à ces conseillers agricoles.

En effet, vous n'êtes pas sans savoir que, dans de nombreuses régions, la profession avait pris l'initiative, dans le cadre soit des chambres d'agriculture, soit des comités de productivité, de créer des organismes d'animation avec le concours de conseillers agricoles. Nous pouvons nous demander, et la profession se le demande, si c'est dans le cadre professionnel et avec l'appui des pouvoirs publics que vous entendez faire travailler ces conseillers agricoles, ou si vous entendez créer des fonctionnaires qui échapperont à l'action professionnelle.

Or, je suis obligé de vous dire qu'avec beaucoup d'autres, je considère que les mieux placés pour animer les progrès en matière agricole, ceux qui ont le plus de vocation et ceux qui ont le plus de compétence, ce sont encore les professionnels. Ils ont besoin de l'aide du Gouvernement, notamment de l'aide financière, et d'une collaboration qu'ils souhaitent. Des inquiétudes se sont manifestées. Je pense, monsieur le ministre, que vous pourrez les apaiser par une réponse précise.

Je sais que beaucoup de mes collègues partagent ce même souci. Des amendements ont été déposés; j'en ai présenté un moi-même qui est d'ailleurs identique à celui de mon collègue M. Brousse avec lequel je suis en parfait accord. Je dirai que l'un de ces amendements n'a plus de raison d'être, le mien volontiers, du fait que le sien existe et auquel je me rallie. Nous voudrions avoir votre avis sur ce point.

La conclusion que nous devons tirer du budget que vous nous avez présenté, c'est qu'il ne nous satisfait pas. Les paysans ont droit à une politique d'expansion agricole. Ils tirent ce droit tout d'abord du devoir qu'ils ont d'enrichir la nation, ensuite de la nécessité, pour la culture, de cette politique, enfin, des promesses qui leur ont été faites.

Politique d'expansion, cela signifie plus de produits, des produits de meilleure qualité à bas prix pour augmenter la consommation intérieure et pouvoir exporter le plus possible à l'extérieur. Mais cette politique suppose des moyens. C'est tout d'abord un effort de la profession. L'effort de la profession a été déjà largement fait. C'est peut-être ce qui lui donne des droits. Cet effort a été fait parce qu'on lui a demandé au lendemain de la Libération de produire plus. Les producteurs se sont équipés à cette fin. Le résultat est la surproduction, qui, normalement devrait être une source de richesse pour le pays.

Au point de vue de la qualité, là aussi, la profession a accompli un effort. En ce qui concerne les prix — et je crois qu'il est bon d'y insister — elle a fait un effort aussi car il est peut-être bon de détruire une légende, à savoir que les prix agricoles sont trop élevés par rapport aux prix mondiaux. Ils ne le sont que dans deux hypothèses. Si on fait une comparaison avec d'autres prix qui ne sont pas des prix de revient, mais des prix de dumping que notre pays supporte de la part de pays soi-disant amis, pays qui font une politique de Gribouille — je m'excuse du terme — puisque, dans le même temps qu'ils entendaient nous relever économiquement, ils perdent de l'argent en supportant des prix de dumping en même temps qu'ils acculent à la ruine l'agriculture française.

Prix compétitifs ? A condition également que l'on veuille bien ne pas considérer dans les prix français des éléments qui ne dépendent pas de l'agriculture française, notamment les éléments provenant des prix industriels. Il entre dans la production agricole de nombreuses matières industrielles qui sont toutes plus chères en France que dans la plupart des pays étrangers. Si elles étaient au même prix, les prix agricoles français seraient la plupart du temps comparables aux prix de revient étrangers. Je ne parle pas bien entendu des prix de dumping

La profession a fait un effort. Il faut voir, maintenant, quel est l'effort que nous demandons aux pouvoirs publics. Cet effort, nous l'avons défini déjà plusieurs fois à cette tribune. C'est tout d'abord une aide à l'agriculture pour faciliter l'augmentation du rendement et la qualité de ses produits. Ceci comprend toutes les mesures concernant l'enseignement, la vulgarisation et l'ensemble de ces investissements agricoles dont nous avons parlé tout à l'heure, ainsi que toutes les mesures destinées à améliorer les moyens de stockage et les crédits qui permettront à la culture de se moderniser. Ces moyens peuvent être encore l'action des pouvoirs publics sur les prix industriels qui pèsent sur les prix de revient agricoles. Mais je pense que l'essentiel, le premier des devoirs — je dis bien « des devoirs » — des pouvoirs publics à l'égard du monde agricole, c'est d'instituer une politique de débouchés, des produits agricoles, et nous entendons par là une politique de marchés stables. Cela nous le devons parce qu'il n'est pas possible de demander à une profession quelle qu'elle soit, de produire toujours plus pour lui déclarer un jour qu'on ne sait pas quoi faire de ces produits, car à ce stade le problème n'est plus professionnel.

Cela, nous le devons également parce qu'il n'est pas possible d'organiser une production dans le cas d'événements assez brutaux dans le cadre des marchés. Cela suppose une orientation de la production. Voyez-vous, débouchés et marchés stables, ce sont en quelque sorte le deuxième terme d'une politique d'expansion agricole, ce deuxième terme sans lequel le premier terme, qui consistait à demander de produire plus, était une erreur ou une malhonnêteté.

Je voudrais rapidement voir, en face de cette politique nécessaire, quels sont les faits. Je ne reviendrai pas sur les moyens du budget actuel. Ils sont insuffisants, nous l'avons montré. Quant aux marchés, eh bien! je pense que le Gouvernement n'a pas eu raison de préférer des accords bilatéraux à une organisation stable des marchés dans le cadre européen. Il y avait un projet, le Gouvernement a pris le risque de ne pas se tourner dans ce sens. L'agriculture, je crois, le regrettera, car les accords seront plus difficiles, moins stables et le dumping que nous subissons n'aurait pu se produire, ou beaucoup moins, dans un cadre de marchés organisés.

En ce qui concerne l'orientation de la production, certains collègues ont fait allusion aux erreurs qui ont été faites sur le plan betteravier, mais, dirai-je, ce sont plus que des erreurs, ce sont des mesures déloyales qui ont été prises à l'égard de la profession. En effet, le décret du 9 août 1953 était en quelque sorte un pacte entre les pouvoirs publics et la profession, et il avait pour but de permettre, par une réduction progressive sur cinq ans, de résoudre un état de fait: l'excédent d'alcool. La production n'en était pas responsable puisqu'elle avait fait ce qu'on lui demandait, et elle n'était pas non plus responsable de la suppression de l'utilisation de l'alcool dans le carburant des voitures.

Ce décret était bien fondé à cause de cela, mais aussi parce qu'il tenait compte des inconvénients d'une mesure brutale pour la culture qui s'était organisée avec des moyens modernes de production, qui n'avait pas pu amortir ces moyens et qui, donc, était frustrée de l'effort qu'elle avait fait puisqu'elle avait cru à la politique qu'on lui avait demandé de suivre.

Ce décret était également juste parce qu'il tenait compte qu'en fermant des distilleries, en réduisant la culture des betteraves, il n'y avait pas seulement des problèmes économiques, mais aussi des problèmes de main-d'œuvre qui se posaient. C'est pourquoi la décision qui a été prise avec brutalité, et surtout du fait qu'elle venait un an après l'engagement pris par le Gouvernement, ne ressemble pas à une bonne mesure d'orientation de la production.

Je ne parlerai pas du blé, car, là non plus, la décision que vous avez prise n'a pas encouragé les agriculteurs, qui se demandent ce qu'ils doivent produire. Vous leur conseillez également d'arracher leurs vignes. Ils sont prêts à tout, mais à la condition cependant de savoir ce qu'ils doivent faire. Ils veulent bien cultiver des oléagineux à la condition que, dans un an ou deux, vous ne leur conseillez pas le contraire, c'est-à-dire de changer de décor, car ce qui est peut-être de mise dans les grands théâtres parisiens ne peut pas se faire en matière économique.

Les conséquences de tout cela — ce sera ma conclusion, monsieur le ministre — c'est qu'il pèse, sur l'agriculture, un malaise grave qui conduit, non seulement à un mécontentement général, mais à la ruine des plus faibles, c'est-à-dire des petits agriculteurs, des jeunes exploitants. Cette année, monsieur le ministre tous les exploitants de mon département ont perdu de l'argent et les plus faibles ne peuvent pas le supporter. Ne vous étonnez donc pas, en présence d'une diminution de revenus qui a pu varier de 25 à 14 p. 100 en sept ans, s'il y a des mouvements dans les campagnes. Vous savez que, dans mon département, il y en a eu un certain nombre. Récemment, 12.000 cultivateurs sont venus dire qu'il fallait que les choses changent.

Monsieur le ministre, j'aurai voulu, comme les années précédentes, voter votre budget. Mais il faut que cela change. Il faut, pour cela, y croire. Il faut que les paroles soient tenues. Il faut, par suite, qu'il y ait — c'est à votre décharge — un grand ministère de l'agriculture qui ne soit pas sous la tutelle d'un autre ministère qui détient les clefs du porte-monnaie. Je pense que nous ne pouvons pas, chaque année, vous dire que votre budget est l'instrument d'une politique insuffisante, et nous faire l'écho du désespoir du monde agricole, puis ensuite entériner cette politique par un vote. C'est la seule raison pour laquelle je serai au regret de ne pas pouvoir voter le budget qui nous est proposé. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Brousse.

M. Martial Brousse. Mes chers collègues, monsieur le ministre, après les exposés des rapporteurs de nos deux commissions, j'aurais mauvaise grâce à analyser à mon tour le budget qui nous est présenté.

Je me bornerai donc à vous demander quelques minutes d'attention pour faire à M. le ministre de l'agriculture quelques observations sur les mesures prises par le Gouvernement du point de vue agricole au cours de la campagne écoulée.

Je m'excuse auprès de notre rapporteur, M. de Montalembert, de ne pas me borner à parler des questions budgétaires. Il sait que je suis quelquefois désobéissant; j'espère qu'il ne m'en voudra pas.

Il me semble nécessaire, monsieur le ministre, de vous demander de préciser cette politique. Je pense qu'il s'agit toujours de l'orienter vers une expansion raisonnée. Du reste, lors des diverses investitures qui se sont succédé depuis près de deux ans, elle a été suffisamment définie. Elle a même reçu un commencement d'exécution vers 1953, lors de l'élaboration des textes concernant l'organisation de certains marchés, notamment celui de la viande, et je me plais à reconnaître que les mesures prises à cet égard par le Gouvernement d'alors — auquel vous appartenez, ce qui vous donne un droit de paternité indiscutable et dont je vous félicite — que ces mesures ont contribué largement et efficacement à limiter un effondrement des cours qui aurait amené dans ce pays des troubles infiniment regrettables.

Le tout n'est pas de définir une politique agricole; encore faut-il l'appliquer. Voyons, si vous le voulez bien, si cette politique d'expansion a été favorisée par le Gouvernement. Je voudrais souligner, tout d'abord, que le budget de votre département ne me paraît pas avoir l'ampleur suffisante pour répondre aux besoins d'une réelle politique d'expansion agricole.

Le budget de fonctionnement reste sensiblement stationnaire, à part les augmentations de traitements prévues pour vos fonctionnaires. J'aurais souhaité, pour ma part, après notre collègue, M. Durieux, voir s'accroître les moyens financiers de certains de vos services en proportion avec les fonctions nouvelles qui leur sont attribuées. Alors que vous entendez développer l'équipement collectif, le remembrement, vos services du génie rural restent insuffisamment étoffés. Alors que vous entendez développer la vulgarisation, l'enseignement technique, vos directeurs de services agricoles restent, faute de place, figés au chef-lieu du département, à faire du travail de bureau avec un personnel insuffisant, d'abord, et des moyens de déplacement ridiculement précaires, au point que les finances professionnelles ou départementales doivent les aider à effectuer les travaux que vous leur confiez.

Si le Gouvernement auquel vous appartenez envisage une expansion de la production agricole, c'est sans doute en vue d'augmenter le revenu national dont le revenu agricole est un élément, un élément malheureusement trop bas, comme le soulignaient nos rapporteurs.

Il semble normal également, pour que cette expansion ait des résultats, d'augmenter le pouvoir d'achat des agriculteurs, d'abord parce que la plus élémentaire justice veut que les efforts de ces travailleurs soient récompensés et aussi parce que tout le monde reconnaît, et votre gouvernement aussi sans doute, que l'accroissement du pouvoir d'achat des agriculteurs procurera à l'industrie des débouchés considérables, une clientèle importante qui permettra à la plupart de nos industries d'accroître pendant une longue période leur production sans crainte de mévente et sans être obligés de rechercher à l'étranger des débouchés souvent onéreux pour l'Etat.

Le thème constant des discours ministériels depuis plusieurs mois n'est-il pas du reste de préconiser l'augmentation du bien-être des classes laborieuses ? Un début de réalisation a été amorcé dans ce sens par une récente élévation des salaires et une augmentation prochaine des traitements. Je n'y vois pour ma part que des avantages. Mais je puis vous demander à vous-même, monsieur le ministre, qui ne pouvez que suivre la politique économique de votre Gouvernement, pourquoi les paysans n'ont pas bénéficié, eux aussi, d'un accroissement de leur pouvoir d'achat. Ces paysans ne seraient-ils pas des travailleurs, eux aussi, et les considéreriez-vous comme des capitalistes vivant uniquement du placement de leurs capitaux ? Vous savez bien qu'il n'en est rien. Vous savez aussi sans doute combien est minime la rémunération du travail foncier et de l'exploitation de l'agriculture. Vous savez bien que les principales ressources de l'immense majorité des agriculteurs proviennent du travail acharné, non seulement du chef de l'exploitation, mais aussi de sa femme et de ses enfants, travail non seulement pénible mais nécessitant une présence constante dans l'exploitation.

Pourquoi, dès lors, ne pas permettre à ces travailleurs d'augmenter leur bien-être ? Les mesures prises depuis six mois, dans le domaine agricole, tendent à réduire le salaire paysan puisqu'elles ont pour résultat de diminuer le prix des produits agricoles alors que les frais de production se maintiennent au même taux. Le prix du blé a été réduit de 200 francs au total. Etant donné l'augmentation de certaines taxes, cela nous donne une diminution dépassant 10 p. 100.

Cette diminution est encore accentuée, dans certaines régions, en raison de la mauvaise qualité du blé. Certes, je ne saurais rendre le Gouvernement responsable des mauvaises conditions météorologiques de cet été. Je voudrais au contraire vous remercier, monsieur le ministre, des mesures prises en faveur de ces régions, qui atténueront les pertes des producteurs intéressés. Il n'en reste pas moins que, obligés de payer des taxes de résorption élevées pour des blés dont le prix de vente ne dépassera pas 3.000 francs, et qui parfois s'abaissera jusqu'à 2.500 francs le quintal, ces producteurs ressentent très vivement la baisse du prix du blé qui leur a été infligée en 1954.

Le lait et les produits laitiers ont diminué de 6 à 8 p. 100, si nous tenons compte des prix indicatifs. En réalité, la baisse par rapport à 1953 atteint au moins 20 p. 100. Cette question du prix du lait me fait penser à une discussion que nous avons eue voici quelques mois dans cette enceinte et au cours de laquelle je vous demandais, monsieur le ministre, de prendre des mesures en vue de réduire l'écart qui existait alors entre les laits de transformation et les laits de consommation.

Je dois reconnaître que vous avez travaillé efficacement à cette réduction, mais, hélas ! pas dans le sens que je souhaitais, ni certainement dans le sens désiré par les producteurs. Vous avez égalisé ces deux prix par le bas et avez diminué le prix des laits de consommation. Vous n'êtes même pas parvenu, malgré cette baisse, à rétablir cette égalité car, le prix du beurre, notamment, étant de 150 à 200 francs plus bas en 1954 qu'en 1953, le prix du lait de transformation est loin d'atteindre le prix du lait de consommation, pourtant en baisse de 12 p. 100.

Comment en serait-il autrement, puisque, vous trouvant en présence d'un stock considérable constitué de mai à août, vous n'avez pris des mesures permettant l'exportation qu'à la dernière minute, en novembre, tandis que l'Union française continue à consommer des produits laitiers étrangers ?

D'autres produits agricoles ont suivi le même sort. Même la viande — dont le marché a été vigoureusement soutenu grâce aux mesures prises en fin de 1953 et au début de 1954, par le gouvernement d'alors — a baissé de 10 à 15 p. 100 par rapport au début de 1953.

Je ne parlerai des betteraves, dont les producteurs semblent être l'objet d'une vindicte particulière de la part des pouvoirs publics, que pour m'élever contre la légende qui voudrait que cette culture soit le monopole des grandes exploitations. Le décret d'août 1953, aggravé par ceux de 1954, a fait disparaître cette culture d'une région que je connais bien et où 500 exploitants cultivaient 850 hectares.

De quelle façon le Gouvernement a-t-il légitimé ces baisses de prix ? En faisant état d'une baisse des prix de production et d'une augmentation de productivité. Je ne veux pas transformer notre Assemblée en comité national des prix, mais il serait facile de prouver que les baisses de prix du matériel agricole et des engrais, qui ne devraient intervenir pour la détermination du prix de revient que pour les récoltes de 1955, vu leur date d'application tardive, sont, hélas ! compensées par de nouvelles charges sociales, des taxes diverses et une augmentation du prix de la main-d'œuvre.

Cet accroissement ne serait du reste pas contraire à une politique agricole bien comprise, s'il était permis aux producteurs agricoles de les incorporer dans le prix de vente de leurs produits. En leur refusant cette faculté le Gouvernement, tout en améliorant le sort des travailleurs que sont les ouvriers agricoles, ce qui est tant mieux, diminue le bien-être des travailleurs tout aussi intéressants que sont les agriculteurs et notamment ceux qui font fructifier une exploitation familiale. En effet, les ressources de cette exploitation sont réduites et le salaire de ses membres par la même occasion, alors que celles de l'ouvrier agricole travaillant dans la ferme voisine sont accrues.

De telles mesures rendent la situation des exploitations familiales plus précaires et sont en contradiction avec les déclarations des représentants du Gouvernement qui répètent, à chaque occasion, que la structure de notre agriculture, caractérisée par une proportion importante d'exploitations familiales, doit être maintenue.

Je sais bien que, lors de la fixation de ces prix, vous avez fait jouer à plein la notion de la productivité. Je ne suis pas certain, du reste, que vous n'ayez pas confondu, dans une certaine mesure, une augmentation de production avec un accroissement de la productivité. En 1953, on a enregistré une augmentation des surfaces ensemencées en blé. Il y a certainement augmentation des vaches laitières en raison de la motorisation.

J'admets bien volontiers, cependant, que les rendements ont été supérieurs à ceux des années précédentes, ce qui, dans une certaine mesure, a abaissé les prix de revient, mais non pas proportionnellement à l'accroissement de ces rendements, car on n'obtient une amélioration de ces derniers qu'en faisant des avances soutenues, coûteuses, aux cultures et en travaillant davantage.

Seulement, je pense que les agriculteurs, à cet égard aussi, devraient être considérés comme les autres catégories de producteurs. Lorsque, dans l'industrie, la productivité, et non seulement la production, augmente, le chef d'entreprise doit légitimement voir s'accroître la rémunération de son capital, les ouvriers et les employés de l'entreprise doivent en profiter et votre collègue des finances et des affaires économiques y veille, puisque les récentes augmentations de salaires sont légitimées par l'accroissement de la productivité et que les prochaines seront, elles aussi, rendues possibles grâce à un nouvel accroissement de cette productivité industrielle.

J'espère, monsieur le ministre, que vous avez défendu la même thèse en faveur de l'agriculture lorsqu'a été fixé le prix du blé, celui des betteraves, celui des oléagineux et celui, indicatif, du lait. Si vous avez soutenu ce raisonnement, je regrette que vous n'ayez pas eu gain de cause ; cela aurait été d'autant plus rationnel qu'en agriculture, et notamment lorsqu'il s'agit de ces exploitations familiales, le capital et le travail sont dans les mêmes mains. C'est donc un double avantage qui devrait résulter pour le cultivateur de cette baisse des prix de revient. Le maintien des prix agricoles aurait, beaucoup mieux que de nombreux discours, montré la volonté du Gouvernement de maintenir la structure sociale de notre économie. Croyez-vous que les paysans, pendant longtemps encore, vont faire les efforts que nécessite l'augmentation du rendement s'ils doivent en être pénalisés ?

Mais il est une autre raison qui rend profondément injuste la diminution des prix des denrées agricoles, au fur et à mesure que les rendements s'élèvent, c'est le contingentement de la production.

En agriculture, l'accroissement de la productivité se manifeste surtout par une augmentation de la production. Le raisonnement suivant peut être tenu : j'ai obtenu 30 quintaux de blé à l'hectare, au lieu de 20 ; le prix du quintal sera diminué, quoique ce rendement accru ne soit pas obtenu sans de nouveaux frais. Mais lorsque vous dites à ce producteur : nous ne payerons au prix plein qu'une partie de votre récolte, vous n'avez pas le droit, pour diminuer ce prix plein, de faire intervenir la notion de productivité, car vous ne lui payez pas à ce prix toute sa récolte. Dans ces conditions, les frais nécessités pour obtenir cette augmentation de rendement ne seront pas rémunérés et le producteur n'aura aucun intérêt à rechercher l'accroissement des rendements.

De deux choses l'une : ou vous réduirez les prix pour tenir compte de l'augmentation des rendements, et vous devez permettre la vente de toute la production à ce prix réduit ; ou bien vous ne permettez la vente que d'une partie de la récolte, et vous ne devez pas tenir compte de la productivité pour fixer les prix.

C'est pourtant ce que vous avez fait pour la betterave, pour les oléagineux, pour le blé et ce que vous ferez probablement demain pour le lait, la viande, etc.

Pour le blé, outre la difficulté que va occasionner l'application du quantum, vous n'obtiendrez sans doute pas le résultat cherché, c'est-à-dire la diminution des surfaces ensemencées, car chacun, pour vendre un tonnage le plus élevé possible au prix plein, augmentera sa production et ensemencera une plus grande surface. Cette retenue proportionnelle aux livraisons sera parfois très injuste. Je puis vous citer des régions qui, cette année, n'ont pu ensemencer qu'une partie de leur sole habituelle en raison des intempéries. Allez-vous leur payer à prix réduit une partie de leur récolte, malgré des livraisons bien inférieures à celles de 1954 ? De même, si certaines régions subissent, par suite des gelées ou des grêles, des dégâts se répercutant sur leurs livraisons, à ces calamités atmosphériques s'ajoutera la calamité du quantum.

Le résultat de ces réductions de prix et de livraisons pour les denrées dont la production est contingentée sera que le revenu de l'agriculture s'amenuisera tous les ans et que le pouvoir d'achat des agriculteurs, par rapport à celui des autres masses laborieuses, sera de plus en plus faible. Actuellement, notre industrie ne peut augmenter sa production qu'en se tournant vers le marché extérieur où ses possibilités de vente, vu les charges qu'elle supporte, ne sont possibles que grâce à des subventions compensatrices de ces charges, ce qui lui donne, tout comme à notre agriculture, cet aspect quémandeur à l'égard de l'Etat que nous regrettons tous.

Si, devant notre industrie, s'ouvrait un vaste marché intérieur constitué par des milliers d'agriculteurs qui ne demandent aujourd'hui qu'à s'équiper, cela lui permettrait, peut-être, aussi, d'augmenter sa production et sa productivité, pour le plus grand bien de toute la nation.

Ces restrictions de production, quantum et contingentement, sont-elles compatibles avec une véritable politique d'expansion ? Je ne le pense pas. Je sais bien que vous envisagez des possibilités de reconversion. Ce n'est certes pas impossible, mais vous ne pouvez ni changer le climat de nos différentes régions, ni changer la nature des terres. Vous devez tenir compte de la vocation des sols. Cette orientation est limitée, dans l'état actuel de la science agronomique, et vous n'empêcherez pas le maïs de pousser mieux et à moindre frais dans les régions où le soleil luit, ni que les prairies souffrent de la sécheresse des pays méridionaux.

C'est surtout par le développement des connaissances techniques que vous pourrez persuader les agriculteurs de transformer leur production dans le sens souhaité, d'où la nécessité d'intervenir auprès des agriculteurs par une vulgarisation qui ne doit pas seulement se borner à propager les meilleures méthodes de culture, mais qui doit aussi intervenir dans le domaine économique.

Il est donc, pour cela, indispensable que ces vulgarisateurs travaillent en parfaite harmonie avec les représentants des agriculteurs et leurs organisations professionnelles. Nous aurons, du reste, l'occasion de revenir sur ce point, lors de la discussion des articles de ce budget.

Monsieur le ministre, vous préconisez certaines cultures de remplacement telles que le maïs, les oléagineux, les pommes de terre, les semences, les légumes secs. Avez-vous pris la précaution élémentaire de procurer aux producteurs des débouchés pour ces produits à des prix rémunérateurs pouvant les inciter à s'orienter vers ces productions ?

Le maïs, oui, pour le moment. Les oléagineux, quoique en légère baisse, oui, à condition que de nouveaux décrets ne reviennent pas tout remettre en question d'ici quelques mois.

En est-il de même pour les pommes de terre qui se vendent autour de 5 francs le kilo ? En est-il de même pour les légumes secs ?

M. le ministre. Je m'excuse. Je n'ai jamais préconisé les légumes secs comme culture de remplacement.

M. Martial Brousse. Monsieur le ministre, je lis d'une manière habituelle le « Bulletin d'information du ministère de l'agriculture » et je crois que c'est dans ce bulletin que vous préconisiez comme culture de remplacement les légumes secs. Si je fais erreur, je m'excuse de vous avoir fait ce reproche.

Votre politique d'expansion semble être basée sur les possibilités d'exportation. Vous avez récemment fait un tableau fort brillant des résultats obtenus depuis un an dans ce domaine. Je m'en réjouis avec vous, en constatant, en outre, que c'est grâce au travail paysan que ces résultats si favorables à notre balance commerciale ont été obtenus et en regrettant à nouveau que ce travail ait été si mal récompensé.

Ces résultats seraient meilleurs encore si dans certains domaines nos prix de revient étaient abaissés. Cette baisse est possible et dépend en grande partie des mesures que prendra votre Gouvernement dans ce secteur en vue de réduire les frais de production. Inutile, mes chers collègues, de vous ennuyer avec des chiffres dont tout le monde peut avoir connaissance en lisant certaines revues professionnelles; il n'en est pas moins vrai que nos pays concurrents payent leurs machines, leurs engrais, leurs aliments du bétail, leurs carburants, leurs semences même de 10 à 30 p. 100 moins cher que nos paysans, ce qui n'empêche pas ceux-ci de vendre, sur le marché intérieur, leurs produits à un prix sensiblement égal à celui de leurs concurrents.

Faites en sorte, monsieur le ministre, que le cultivateur français bénéficie de frais de production égaux à ceux des nations concurrentes et je suis persuadé que, grâce à son travail et à son bons sens, grâce aussi à la valeur du sol français, il produira au même prix que n'importe quel pays étranger.

Mais cela ne veut pas dire qu'il pourra exporter au même prix, car les ventes des pays étrangers à l'exportation sont favorisées par la plupart des gouvernements de ces pays.

Quoique regrettant que votre budget soit si modique, je ne voudrais pas, cependant, que vous puissiez croire que je n'ai pas apprécié les quelques augmentations de crédits qui y apparaissent. Elles sont cependant bien faibles par rapport à ce que vous aviez laissé espérer, si j'en crois les déclarations qui nous sont rapportées par la presse, rendant compte de vos déplacements et de ceux de M. le président du conseil.

N'était-il pas question, à Pau notamment, de doubler les crédits destinés aux adductions d'eau et à l'électrification ? N'était-il pas question, dans l'Eure, de tripler les crédits pour le remembrement ? Nous en sommes loin, hélas!

Certes, vous avez, au cours de ces derniers mois, continué à exporter certains produits agricoles (blé et viande); vous avez continué à organiser les marchés agricoles, le lait notamment, avec, pour cette denrée, des résultats, hélas! bien médiocres.

Vous avez, trop tard pour cette année, organisé le marché des oléagineux. Vous avez, paraît-il, préparé la fameuse caisse de garantie qui doit ouvrir, pour l'agriculture, l'ère de la prospérité. Je souhaite qu'elle ne lui coûte pas trop cher, et qu'elle soit efficace en freinant certaines productions et en intensifiant les autres. Ce que j'en connais ne me rassure pas tellement du reste ni sur l'un ni sur l'autre de ces deux points. Je ne veux pas juger sur des intentions. La politique agricole est un tout. La définir est à la portée de tous, mais cela ne suffit pas. Il faut réaliser cette politique et la mener à son terme. Si elle n'est réalisée qu'en partie, il est préférable parfois de ne rien faire du tout.

Il serait vain, en effet, d'intensifier la production et la productivité si le plein emploi de la terre, des capitaux et de la main-d'œuvre ne pouvait pas être assuré par la création des débouchés indispensables.

Il serait vain d'augmenter la production, d'assurer des débouchés si l'organisation des marchés et du stockage ne permettait pas d'utiliser pour ces débouchés l'accroissement de cette production.

Il serait surtout vain d'espérer réussir une telle politique en commençant par décourager et mécontenter les principaux artisans de cette politique, c'est-à-dire les paysans.

Une véritable politique agricole, qui devrait se concrétiser par un budget dépassant largement 3 p. 100 des dépenses de la nation, ne sera réalisée que par ceux qui auront confiance en l'avenir de la paysannerie, qui auront la conviction que la prospérité agricole est un élément déterminant de la prospérité générale, qui auront une foi entière dans les possibilités du développement de notre agriculture, dans le bon sens et le travail de nos paysans.

C'est une belle œuvre à accomplir, monsieur le ministre, car dans notre pays mi-agricole, mi-industriel, de grandes et belles perspectives peuvent s'ouvrir pour ceux qui auraient le courage de mener cette politique à son terme, c'est-à-dire jusqu'à ce que notre agriculture ait fait bénéficier notre économie nationale de ses immenses possibilités de production.

Alors notre industrie, grâce au pouvoir d'achat considérablement accru des masses paysannes qui ne demandent aujourd'hui qu'à s'équiper, bénéficierait d'un important marché national. Grâce à cette ampleur nouvelle du marché intérieur, la

productivité industrielle pourrait également s'accroître et ses prix devenant plus compétitifs lui permettraient de conquérir plus facilement des marchés étrangers.

Cette expansion agricole devenue le thème d'excellents discours, mais dont la réalisation est encore du domaine du rêve, est pourtant possible. Elle ne se réalisera pas seulement avec des mots, mais si vous-même et votre gouvernement montrez par des actes que vous faites confiance aux travailleurs de la terre, que vous encouragez leur dur labeur. Elle ne se réalisera que si, dans un acte de foi en la terre de France qui ne s'est jamais montrée ingrate envers ceux qui l'ont affectueusement soignée, vous mettez rapidement tout en œuvre pour lui permettre de récompenser les efforts de ceux qui, durant les longues journées d'été et les rudes journées d'hiver, la cultivent avec amour dans l'espoir bien sûr de vivre décemment du fruit de leur travail, mais aussi avec la conviction, comme l'indiquait à l'au M. le président du conseil, que l'agriculture reste, du point de vue économique, du point de vue social, la première des grandes chances de relèvement de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Messieurs les ministres, mes chers collègues, il n'est pas très facile d'être original dans un tel débat, tant on a le sentiment que tout a été dit. Vous pourriez alors vous demander pourquoi je suis à cette tribune; il m'arrive de me le demander aussi! Je vais donc me borner à formuler quelques demandes de précisions et quelques questions sur des cas précis qui ne feront que concrétiser les inquiétudes d'un certain nombre de nos collègues. J'aurais pu aussi bien le faire à l'occasion de la discussion des articles; j'aurais ainsi répondu aux préoccupations de M. le rapporteur de la commission des finances; mais si M. le ministre veut bien faire à mes questions précises des réponses non moins nettes, j'estime que nous ferons une économie de temps.

Ma première question, ou plutôt ma première demande de précision, concerne le marché de la viande. Quel est le but que doit se fixer tout gouvernement qui se respecte et qui devrait satisfaire l'agriculture ? Ce serait de maintenir les cours à la consommation et à la production dans une fourchette assez étroite pour qu'à la fois les cours ne montent pas à la consommation et que la rémunération du cultivateur soit suffisante. Or, il se trouve actuellement que les prix de matières premières nécessaires à la production de la viande semblent suivre des fluctuations qui ne sont pas parallèles aux cours à la production. Je vous demande, monsieur le ministre, quelle est la décision que vous allez prendre concernant le maintien des prix des tourteaux, par exemple, la régularisation des prix des issues à un niveau qui soit compatible avec le prix de revient de ces issues et avec le prix que peuvent payer les cultivateurs pour arriver à un prix de production convenable.

Il s'agit de s'entendre: si les prix des matières premières montent, deux hypothèses peuvent être envisagées: ou bien les prix de la viande monteront également et, à ce moment, ferez-vous des importations ? Ou bien ils ne monteront pas, parce que l'offre sera supérieure à la demande. Comment alors compenserez-vous la perte subie par les agriculteurs ? C'est là une question extrêmement importante à laquelle je rattache celle des céréales secondaires et en particulier du maïs pour lequel vous savez qu'un marché noir très actif s'est développé, ce qui me permet d'ailleurs d'enchaîner avec la question suivante.

J'aurais souhaité, je l'avoue, voir au banc du Gouvernement M. le secrétaire d'Etat aux finances. Presque tous les secrétaires d'Etat au budget ou aux finances qui se sont succédé depuis un certain nombre d'années ont vilipendé le commerce. Ils ont accusé les commerçants des pires méfaits et, en particulier, de ne pas respecter les lois. Or, monsieur le ministre, vous avez, dans vos attributions, la gestion au moins partielle d'un organisme qui accomplit des actes commerciaux. Je suis obligé de souligner qu'au nom de principes défendables et pour des motifs parfaitement respectables, il emploie des moyens exécrables et je vais vous en donner quelques exemples: les ventes jumelées, le non-respect des contrats de stockage, les décisions sur certains prix avec effet rétroactif, sans indemnité pour ceux qui sont spoliés, la non-alimentation des usines en denrées contingentées, et j'en passe...

Nous avons l'impression de nous trouver dans un ring de boxe et de voir l'un des partenaires — et lui seul — avoir droit à tous les coups bas, sans que l'arbitre intervienne. Peut-être d'ailleurs l'arbitre a-t-il peur des coups ? Cela est fort possible! Mais il en résulte une série de litiges qui intéressent les éleveurs, les chambres de commerce, les organismes stockeurs, les grainetiers, et une série de procès dont il faut bien constater qu'un très grand nombre sont perdus par l'organisme que vous gérez. Ces procès coûtent cher. Je voudrais bien savoir qui payera en définitive, et s'il ne serait pas plus sage d'adopter des méthodes plus saines et qui ne seraient plus susceptibles de constituer des exemples fâcheux.

Ma troisième question concerne les commissions d'investissement. Vous savez, monsieur le ministre, que nous avons supprimé les commissions départementales d'investissement, mais il existe dans tous les départements des commissions qui sont en fait des commissions de classement, aussi bien pour les adductions d'eau que pour les travaux de remembrement, de chemins ruraux, d'électrification rurale, etc.

Or, vous avez brusqué cette année la réunion de ces commissions. Je crois que vous avez bien fait, car il est toujours sage d'aller très rapidement, mais il se trouve que ces commissions ont délibéré sur des circulaires qui ont pu laisser croire, en particulier pour l'électrification rurale, que des crédits plus importants que ceux qui étaient accordés allaient pouvoir être dispensés dans chaque département. Il en est résulté une série d'espoirs qui sont fatalement déçus.

Comme ces commissions se sont réunies avant que la commission nationale ait statué, certains projets ayant fait l'objet de classement dans le département ne peuvent pas se trouver satisfaits, alors que, sur le vu de votre circulaire, on pouvait croire qu'ils seraient compris dans les crédits mis à la disposition du département. (*M. le ministre fait un geste de dénégation.*)

Monsieur le ministre, j'en suis désolé. J'ai eu les circulaires entre les mains. Je fais partie des commissions et je suis bien obligé, sans trahir aucun secret, de dire qu'il en est ainsi et que certains espoirs ont été déçus.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Coudé du Foresto. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Vous êtes trop averti, monsieur Coudé du Foresto, de ces questions d'équipement rural, pour avoir mal interprété cette circulaire qui stipulait en effet que les propositions qui devaient m'être faites par cette commission de classement correspondaient à une fois et demie le programme de l'année dernière. Mais cette circulaire ajoutait immédiatement que c'était un classement et une prévision, donc que cela n'entraînait pas forcément l'ouverture d'un crédit égal à une fois et demie celui de l'année dernière.

M. Coudé du Foresto. Nous sommes bien d'accord sur ce point, monsieur le ministre. Mais la proportion d'une fois et demie a tout de même été avancée. Vous savez ce qu'il en est quand on se trouve assez éloigné du soleil, à quelques centaines de kilomètres de la capitale; la tentation naît aisément de prendre ses désirs pour des réalités. Il en est résulté un certain classement. Or, et c'est là où je voulais en venir — ce que ne contredit pas votre intervention — quand la notification va intrevenir et que, malheureusement, les réalisations seront en deçà des espoirs, le classement prévu à l'origine pourra peut-être ne pas être le meilleur. En fait, dans un certain nombre de départements, si on veut agir en bonne logique, nous serons obligés de réunir à nouveau la commission départementale pour refaire un autre classement.

Vous n'y voyez sans doute pas d'inconvénient, mais je crains que ce ne soit, contrairement à ce que vous pouvez penser, une cause de retard dans le lancement des travaux.

D'un autre côté les méthodes qui ont été suivies pour le classement par département à la commission nationale des investissements appellent de ma part des observations que je souhaite n'avoir pas à renouveler l'an prochain.

Il est tout à fait logique, pour l'électrification rurale par exemple, que l'on tienne compte de ce qui reste à électrifier, autrement dit de la population desservie et de la population à desservir. Mais il faudrait donner auparavant une définition de ce que l'on entend par population desservie. A mon sens, la population desservie est celle pour laquelle les programmes sont en cours, sinon nous arriverions à la compter deux fois. Je prends l'exemple d'un département quelconque qui doit réaliser encore 3 milliards de travaux — ce n'est pas un chiffre avancé au hasard — pour lesquels l'agrément est donné par le fonds d'amortissement; on compte toujours comme « popula-

tion desservie » celle qui est actuellement alimentée, c'est-à-dire avant que les travaux en cours ne soient exécutés. Comme l'on continue tous les ans sur ce rythme, il y aurait bientôt, en passant à la limite, des départements qui seraient entièrement desservis et à qui l'on continuerait à attribuer des crédits toujours en se basant sur la population non desservie. Je pense que cela n'a pas de trop gros inconvénients pour cette année, mais je vous demande, monsieur le ministre, d'y veiller pour l'année prochaine.

Enfin, il est une question sur laquelle je voudrais bien obtenir une précision. Différents orateurs nous ont dit qu'il y a eu des retards dans la notification des travaux. Vous avez inauguré un nouveau système, lequel a entraîné des retards; je ne vous en fais pas le grief; mais bien des travaux ne seront pas lancés cette année, on vous l'a dit tout à l'heure à cette tribune. Je me place dans un cas que je connais bien. Des syndicats de communes, qui groupent un territoire important pour des travaux d'électrification rurale, ont fait agréer par vos services un programme général qui comprend la totalité des travaux d'électrification à exécuter dans ce département. Ce programme général étant agréé, il n'est pas possible de le réaliser en une seule année, il est en conséquence fractionné en tranches.

A ce propos, je voudrais rectifier une erreur que j'ai relevée dans certains exposés. Il ne faut pas s'imaginer que le fonds d'amortissement agrée seulement ce qu'on a appelé le programme supplémentaire du fonds. Le fonds d'amortissement agrée à la fois les travaux de l'agriculture et les travaux provenant du fonds d'amortissement lui-même, c'est-à-dire les travaux pris en dehors de toute espèce de subventions ou d'agréments de l'agriculture. Je voudrais, monsieur le ministre, que vous me précisiez bien que l'agrément technique qui a été donné par vos services pour le programme général — sur lequel une tranche est prise chaque année, cette tranche étant elle-même subdivisée en deux, l'une correspondant au programme de l'agriculture, l'autre correspondant au programme du fonds — ne devra pas être redemandé chaque année pour le programme du fonds, cet agrément technique étant déjà accordé pour l'ensemble des travaux. C'est d'ailleurs l'interprétation que m'ont donnée vos services; mais j'aime mieux deux affirmations qu'une.

Enfin, je voudrais parler très sommairement du fonds d'amortissement. Je ne veux pas renouveler ici la démonstration que j'avais faite au moment où l'on a discuté le budget de l'industrie et du commerce. Il se trouve, comme je l'ai dit à ce moment-là — et c'est la seule chose que je reprendrai — que vous avez la mauvaise fortune d'être le département dépensier pendant que le ministère de l'industrie et du commerce est le département pourvoyeur de fonds. Cela n'est pas sans créer de sérieuses difficultés.

Je soulignerai seulement que la fameuse circulaire, sur laquelle vous me permettrez de revenir et qui laissait tout de même certains espoirs aux départements visés, va décevoir davantage que l'on ne pouvait le craindre, parce que non seulement le programme de l'agriculture n'est pas en sensible augmentation sur celui de l'an dernier en ce qui concerne l'électrification rurale, mais encore la situation particulière du fonds est telle que son programme spécial va être considérablement diminué par rapport à celui de l'an dernier, si même il subsiste. En effet, nous avons eu, à ce sujet, des contacts avec l'administration des finances qui, ma foi, ne sont pas très encourageants.

Monsieur le ministre, je vous demande d'intervenir d'une façon très sérieuse, à la fois auprès de votre collègue de l'industrie et du commerce, comme je l'ai fait déjà, mais auprès également de votre collègue des finances pour obtenir que l'on apporte une solution à ce problème du fonds.

Je vous rappelle simplement un chiffre: si nous n'agréons plus rien pour 1955, avec ce qui a été agréé à fin 1954 le fonds sera en déficit, en 1960, de quelques — je cite de mémoire — sept à huit milliards; et cela, je le répète, en admettant que nous n'agréions plus rien, c'est-à-dire ni programme de l'agriculture, ni programme du fonds.

Comme cela est impensable, il faut trouver une solution. Il y en a plusieurs. La première consiste à appliquer la loi, mais c'est une habitude que les gouvernements perdent facilement. Ainsi, la loi a prévu qu'en cas d'insuffisance sur les prélèvements effectués par suite du blocage de l'index, par exemple, sur le prix du courant électrique, une subvention égale devait être accordée; habitude qui a été perdue elle aussi.

Nous ne pouvons rester dans cette situation. Dans un an, nous serons en état de cessation de payements et tout cela pour des engagements que l'Etat nous a obligé à prendre.

Monsieur le ministre, ma dernière question sera très brève. Je voudrais savoir ce que vous avez prévu pour la mise en valeur des marais de l'Ouest, qui a été prévue au plan. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Boisrond.

M. Boisrond. Monsieur le ministre, mes chers collègues, une politique agricole se juge par le budget. Celui qui nous est présenté s'élève, pour l'agriculture, à 113 milliards approximativement sur un total budgétaire de 3.500 milliards environ. Peut-il nous donner satisfaction ? Non.

Ce n'est pas à vous, monsieur le ministre, que mes reproches s'adresseront. Je ne saurai plutôt que vous féliciter de vos efforts et des résultats que vous avez obtenus, mais vous ne disposez pas encore de ce grand ministère, libre de son action et de ses deniers, dont nous rêvons et votre budget est soumis au bon vouloir de l'inspection des finances.

De ce fait, les gouvernements qui se succèdent parlent de politique agricole, d'expansion, de modernisation, et n'arrivent qu'à accumuler des déceptions. Le dernier discours de Pau en a provoqué une de plus dans la paysannerie.

On entend sans cesse répéter que l'agriculture est la première industrie du pays. Est-ce pour cela que, de 1948 à 1952, le fonds de modernisation et d'équipement a prêté 1.322 milliards aux diverses industries, dont 776 pour les entreprises nationalisées, et seulement 123 à l'agriculture, y compris, à tort d'ailleurs, l'industrie de l'azote ?

Dans le second plan, les crédits ne seraient que d'un milliard pour l'agriculture sur un total de 4.000 milliards. Comment peut-on, dans ces conditions, envisager l'équipement de base qui conditionne le relèvement et la prospérité de cette agriculture ? Faute de crédit, faute d'équipement matériel et intellectuel, les prix de revient ne peuvent concurrencer ceux des autres pays, nos exportations ne peuvent être soutenues et la diminution du revenu agricole ne peut être freinée.

Vous m'excuserez de répéter ce que j'ai déjà dit du haut de cette tribune en juillet dernier. Si l'électrification est en voie d'achèvement, tout au moins dans mon département, l'habitat rural est encore dans un état moyenâgeux. Pour moi, la question primordiale reste celle des adductions d'eau dans nos communes rurales ou, à défaut, la réalisation d'installations particulières pour lesquelles j'ai préconisé depuis longtemps des subventions individuelles. Vous connaissez le pourcentage catastrophique des communes rurales bénéficiant de l'équipement en eau. Or, cela pèse lourdement sur notre production et sur nos prix. Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous citer des chiffres sur lesquels j'attire tout spécialement votre attention.

Un agriculteur, M. Martellière, président d'une zone-témoin à Azé, dans mon département, a fait les calculs du prix de revient du mètre cube d'eau dans sa région. Voici un passage de son rapport. Pendant les mois d'été, les exploitations ne possédant qu'une mare ou un puits insuffisant doivent aller s'approvisionner en eau au ruisseau où la municipalité a fait installer une pompe électrique.

Pour une exploitation située à 1 kilomètre 800 du bourg où se trouve la pompe, il a fallu, entre le 15 juin et le 14 octobre, venir chercher 98.000 litres d'eau avec un tracteur et 2 tonnes jumelées de 1.000 litres chacune. Il faut compter une heure pour faire l'aller et retour. Le prix de revient est donc pour 2 mètres cubes — en tenant compte de l'amortissement du tracteur (Lanz 35 CV), soit 540 francs; de l'amortissement des tonnes, soit 235 francs; d'une heure d'homme à 100 francs — de 875 francs, soit 437 francs 50 pour 1 mètre cube d'eau.

Quand le puits de cette exploitation peut fournir l'eau, il faut parcourir deux fois 80 mètres et faire 160 tours de manivelle pour rapporter deux seaux de 15 litres, ce qui demande 15 minutes. Pour un salaire horaire de 100 francs, le mètre cube d'eau puisé ainsi revient à 833 francs.

Une autre exploitation située à trois kilomètres du bourg utilise en moyenne 1.600 litres d'eau par jour, qu'il faut aller chercher à la pompe communale, pendant cinq mois, avec un cheval et une tonne de 800 litres. Quatre heures sont donc consacrées à ce travail quotidien à l'époque où l'on a le plus besoin de main-d'œuvre. Le cheval n'est utilisé qu'à ce transport très fatigant en raison de la pente. Le prix de revient est pour 1,6 mètre cube: une journée de cheval à 1.500 francs; une demi-journée d'homme à 500 francs; amortissement de la tonne, 100 francs, soit un total de 2.100 francs. Pour un mètre cube: 2.100 divisé par 1,6, égale 1.312 francs.

Ce dernier prix n'est pas le plus élevé, car lorsqu'il n'y a pas de pompe électrique, comme dans la commune précitée,

l'exploitant est obligé de remplir sa tonne avec une pompe à main et nous n'arrivons pas loin de 1.500 francs le mètre cube. Et encore, il ne s'agit que d'eau non potable. Faites le calcul des frais occasionnés chaque année à de telles exploitations.

Peut-on parler, dans cette situation, de prix rémunérateurs dans une surproduction que l'agriculteur a eu le mérite de réaliser et qui se retourne contre lui ? Imaginez les conditions d'hygiène dans lesquelles vivent certaines populations rurales.

Ce ne sont pas les augmentations de crédits du budget actuel qui permettront de donner à beaucoup de nos paysans des éléments vraiment humains d'existence, qui éviteront le découragement des jeunes et les retiendront sur une terre comportant cependant toutes les promesses.

Avec ces crédits de notre budget et ceux du fonds d'allégement, croyez-vous qu'un siècle suffira pour réaliser les adductions d'eau de toutes les communes de France ? On a parlé de 1.000 milliards pour terminer cette œuvre sociale et nationale. J'ai la quasi-certitude que, depuis quelques années, une bonne partie de cette somme aurait pu être trouvée par notre sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées. Il faudrait, pour ce faire, lui donner enfin les pouvoirs qu'elle ne cesse de réclamer en vain et sans lesquels son travail se heurte à la force d'inertie.

Monsieur le ministre, je vous ai dit que je ne vous incriminais pas personnellement. Nous pourrions même vous rendre service, vous aider : cela consisterait à repousser le budget. Ce serait pour nous, parlementaires, plus digne et plus courageux que de nous contenter des protestations platoniques que nous exprimons à la fin de chaque année. Et peut-être alors le ministère des finances vous accorderait-il enfin les crédits indispensables, non seulement à l'agriculture, mais à la vie de la nation. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Naveau.

M. Naveau. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en montant à cette tribune pour parler d'agriculture, on est en droit de se demander si le jeu en vaut bien la chandelle, si toutes les observations, suggestions que nous apportons à nos gouvernants sont écoutées et étudiées sérieusement, si les appels à la raison et les S. O. S. angoissés que nous lançons sont entendus, en un mot si les pouvoirs publics se rendent compte de la situation de la paysannerie française.

Cette situation s'aggrave chaque jour davantage, la mévente des produits agricoles crée une trésorerie difficile et ce qui est alarmant, c'est que le découragement et l'inquiétude s'emparent des milieux agricoles et plus particulièrement des jeunes paysans qui s'interrogent sur l'avenir de leur profession, qui se demandent avec anxiété vers quelles productions ils doivent se diriger. Quand, de leur propre initiative, ils ont misé sur telle ou telle production, que leur tentative est restée infructueuse ou même déficitaire, ce n'est là qu'un des tableaux de la dure expérience de la vie, comme il en existe dans toutes les professions.

Mais il est des faits plus graves, qu'on ne saurait admettre : la profession agricole, après avoir été invitée par les pouvoirs publics à intensifier sa production, à souscrire à des engagements de livraison de quantités accrues de denrées agricoles, s'aperçoit qu'en cours d'exécution ces contrats sont dénoncés, que presque rien n'a été fait pour assurer l'écoulement de ses produits qui devaient lui procurer une juste rémunération de son travail et des risques d'entreprise.

Lorsque les choses vont mal, en France, c'est devenu une habitude d'inventer un slogan. Au lendemain de la libération du territoire, le slogan à la mode nous invitait à retrousser nos manches. Notre ardeur devait être rapidement jugulée et nous avons connu, avec l'arrivée au pouvoir de M. Pinay, la politique de baisse, dont on peut dire que les paysans ont été les tout premiers, sinon les seuls, à faire les frais.

M. le président de la commission de l'agriculture. Très bien !

M. Naveau. Peut-être est-il bon de rappeler cette période à certains qui paraissent l'avoir oublié et qui maintenant s'agitent un peu trop. Depuis, avec M. Edgar Faure je crois, nous avons eu la relance.

Ici encore il faut croire que notre élan a été trop fort, car nous devons aujourd'hui nous reconvertir. C'est cette reconversion, dont on parle tant, qui nous laisse dans le plus grand scepticisme, car si à la rigueur elle peut s'exprimer dans la modernisation de notre industrie, elle ne s'adaptera pas aussi facilement à notre agriculture. La nature des sols, le climat, les moyens de production interdisent, dans certaines régions, de profondes modifications dans les assolements.

Des efforts pourraient encore être tentés, s'il le fallait, dans de nouveaux investissements, si l'on était assuré de la sécurité dans l'avenir. Mais l'histoire de ces dernières années laisse apparaître tant d'incompréhension et de mauvaise volonté des pouvoirs publics, tant d'incohérences successives dans les mesures gouvernementales, tant de reniements dans la parole donnée, que l'on n'ose y songer. Le dernier de ces reniements, qui déclenche en quelque sorte le mécanisme de la reconversion, est fourni par les décrets des 4 et 18 novembre 1954, qui sont en contradiction totale avec celui du 9 août 1953.

M. le ministre. Très bien !

M. Naveau. Réduire brutalement les emblavements de betteraves à sucre, faire arracher les vignes pour supprimer la production d'alcool ne sont pas des solutions heureuses aux problèmes de la production, très complexes, je le reconnais. Ces mesures ne peuvent que déplacer ces problèmes au lieu de les résoudre. C'est le problème des vases communicants qui se trouve posé et que nous retrouverons demain.

Si les surfaces ainsi libérées sont demain productrices d'oléagineux ou transformées en herbages, nous nous retrouverons avec un excédent accru puisqu'aussi bien il existe déjà en matières grasses, produits laitiers ou viande. Il eut été plus sage, à mon avis, sans grande dépense et sans à-coup, de rechercher l'utilisation de cet alcool dans la fabrication d'un carburant agricole ou d'un caoutchouc synthétique et d'améliorer ainsi notre balance commerciale.

Le problème du blé appelle les observations suivantes : les différences de prix de transaction constituées par la valeur boulangère des blés récoltés seront, demain, à l'origine de conflits certains entre organismes stockeurs et minotiers. Une simple recommandation sur les variétés à employer aurait eu le même effet puisque, vous nous l'avez indiqué, monsieur le ministre, il ne s'agit que d'une orientation de la production.

En ce qui concerne l'écoulement de la récolte de 1954, avant de pratiquer sur une grande échelle l'exportation de blés qui s'avère, on doit le reconnaître, très onéreuse ou parallèlement à cette exportation, il eût été souhaitable qu'un plus gros contingent de cet excédent de blé soit mis à la disposition des producteurs de lait et de viande.

Il est paradoxal, en effet, de vendre du blé à l'étranger à 1.600 ou 1.800 francs le quintal, c'est-à-dire avec une perte de 50 p. 100 sur le prix officiel, alors qu'on pourrait en utiliser pour l'alimentation du bétail au prix des céréales secondaires, aux environs de 2.500 francs le quintal. (*Très bien! très bien!*)

Il est inadmissible que, dans le même temps, les mêmes producteurs de lait ou de viande soit contraints d'acheter des sons à 21 francs le kilo et des tourteaux à 42 francs. Croyez-moi, le marché des céréales secondaires n'en serait pas tellement affecté, moins en tout cas que ne le sera le marché de la viande et des produits laitiers, si les bénéficiaires étrangers de ces céréales à bas prix viennent demain nous concurrencer sur nos propres marchés.

Le marché de la viande était celui qui, jusqu'à présent, se tenait le mieux, grâce, il faut le dire, au fonds d'assainissement. Pourquoi le Gouvernement vient-il d'y porter entrave en suspendant brutalement de la façon la plus arbitraire les achats de viande de première catégorie par la S. I. B. E. V. ? Pourquoi ces achats sont-ils réservés au seul marché de la Villette et ne peuvent être effectués sur les marchés régulateurs, comme par exemple celui qui m'intéresse, le marché de Valenciennes ?

Il y a là contradiction flagrante avec le discours de M. le président du conseil, à Pau, qui déclare que l'on encouragera la production, alors qu'en même temps on s'inquiète déjà de la revalorisation des prix à la ferme, qui résulte de l'importation d'un tonnage de viande important en 1954.

Il y a beaucoup plus à dire sur le marché des produits laitiers. La production s'est sensiblement accrue et s'accroît chaque jour davantage. Le marché du beurre est particulièrement encombré et les deux milliards de subvention ne suffiront pas pour éponger l'excédent. Dans ce domaine il est cependant nécessaire d'aller vite. Il faut que votre stockage excédentaire ait disparu au plus tard pour le 1er mars.

La distribution du lait dans les casernes et les écoles n'est qu'un palliatif spectaculaire sans importance. Les conditions de distribution dans les écoles, la non attribution à certaines catégories d'enfants, les charges financières importantes qui en découleront pour les budgets municipaux déjà très comprimés font que peu de municipalités se résoudront à appliquer cette

mesure. Je suis de ceux qui pensent, et j'ai quelque courage à le dire, que la profession doit participer au financement du fonds d'assainissement du marché des produits laitiers, si elle veut être sauvée.

Sans vouloir définir sous quelles conditions de recouvrement se fera cette participation financière, il est une condition qui me paraît élémentaire, c'est que l'on donne la garantie que cet assainissement nécessaire ne sera pas contrecarré par des importations de produits laitiers, sous quelque forme que ce soit. Hélas! on ne paraît pas s'orienter vers cette méthode, et le *Journal officiel*, ces derniers jours, nous annonce dans les accords commerciaux des importations de poudre de lait. Tout récemment aussi, à une question à lui posée par M. Montalat, député socialiste de la Corrèze, M. Emmanuel Temple, ministre de la défense nationale, répondait que pour l'année 1954 l'intendance militaire avait été autorisée à importer 200 tonnes de fromage, 144 tonnes de beurre salé, 300 tonnes de lait ou de poudre de lait. Ne pourrait-il y avoir une solidarité ministérielle et d'intérêt national entre l'agriculture et la défense nationale ? (*Applaudissements.*)

Certains augures s'inquiètent de la surproduction en denrées alimentaires; d'autres, par contre, disent qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer. Les besoins mondiaux de produits alimentaires ne seraient pas satisfaits et il règne tant de misères dues à une nourriture insuffisante que 59 p. 100, paraît-il, des habitants du globe seraient sous-alimentés. Je n'irai pas, monsieur le ministre, contrôler ces déclarations et ces chiffres et, personnellement, je doute qu'à travers le monde certains pays sous-alimentés soient prêts à nous acheter ces productions ou même soient en mesure de nous les payer.

Mais, sans vouloir dépasser nos frontières, en restant dans leur cadre, il y a certainement un nombre impressionnant de sous-alimentés chez nous. Je pense à ces pauvres vieux économiquement faibles qui ne savent plus, pour beaucoup, ce que c'est que du beurre, et dont le budget est tellement étriqué qu'ils grignotent bien souvent leur pain sec. Parallèlement à votre geste, à l'attribution de sucre que vous venez de leur consentir, pourquoi ne pas leur donner un kilo de beurre par mois ? Ce serait une utilisation très heureuse.

J'ai été de ceux qui applaudissaient à votre initiative de l'amélioration de la qualité du beurre par la suppression de l'addition d'acide borique ou autres produits conservateurs. Je ne suis pas du tout de l'avis de quelques-uns de mes collègues qui m'ont précédé à cette tribune. Je crois que nous devons faire un effort d'amélioration de notre qualité si nous voulons rechercher les marchés étrangers. Mais, aujourd'hui, je suis inquiet à la suite de vos déclarations faites après l'intervention de M. Pelleray, député. Faut-il, oui ou non, se diriger vers la pasteurisation des crèmes fermières ? Faut-il, oui ou non, investir des capitaux pour pasteuriser ces crèmes, ou faut-il penser que vous allez surseoir des mois et des mois à l'application de cette circulaire ?

Avant de terminer, je voudrais aussi, monsieur le ministre, attirer brièvement votre attention sur la production fruitière. Dans mon pays, dans le Sud du département du Nord, dans le Nord du département de l'Aisne, en Thiérache, on produit des pommes à couteau. Elles ne sont pas vendues faute d'acheteurs. Elles encombrent granges, étables, remises, et leurs détenteurs n'ont reçu aucun ordre de transaction. Cependant, les importations de fruits étrangers continuent et, au restaurant, la simple pomme que nous achetons se vend 60 francs.

Voilà, brièvement, mais sombrement exposée, la situation de notre agriculture et l'énumération de quelques suggestions que je livre à votre réflexion. Je n'ai rien exagéré, croyez-moi. Que les pouvoirs publics prennent garde; l'inquiétude et l'angoisse étreignent nos agriculteurs. Des agitateurs, toujours les mêmes, en profitent et exploitent leur mécontentement. Il est grand temps d'y mettre fin. Des solutions hardies, courageuses et énergiques s'imposent. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre et à droite.*)

M. le président. Etant donné l'heure, le Conseil voudra sans doute renvoyer à demain matin, ainsi qu'il l'a décidé à la fin de cet après-midi, la suite de cette discussion. (*Assentiment.*)

— 9 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Clavier une proposition de loi tendant à modifier les dispositions de l'article 3 du décret n° 53-706 du 9 août 1953 modifiant la loi du 7 mars 1925 relative aux conditions de fonctionnement des sociétés à responsabilité limitée.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 762, distribuée et renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.

— 10 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Julien Brunhes un avis, présenté au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (n°s 743 et 753, année 1954).

L'avis sera imprimé sous le n° 763 et distribué.

— 11 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à demain, mercredi 29 décembre, à neuf heures et demie :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'agriculture pour l'exercice 1955 (N°s 666 et 719, année 1954. — M. de Montalembert, rapporteur de la commission des finances; et n° 755, année 1954, avis de la commission de l'agriculture. — M. Driant, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures quarante minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du mercredi 22 décembre* 1954.

(*Journal officiel* du 23 décembre 1954.)

Page 2390, 1re colonne, 4, Dépôt d'une proposition de résolution, 1er alinéa, dernière ligne:

Au lieu de: « ... radiophonie »,

Lire: « ... radiotéléphonie ».

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du jeudi 23 décembre* 1954.

(*Journal officiel* du 24 décembre 1954.)

Page 2422, 1re colonne, 11, Dépôt d'une proposition de résolution, 1er alinéa, 2e ligne:

Ajouter le nom de M. Bels après celui de M. Bardon-Damarzid.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du vendredi 24 décembre* 1954.

(*Journal officiel* du samedi 25 décembre 1954.)

Page 2459, 2e colonne, intervention de M. le rapporteur général, au second alinéa, 8e ligne:

Au lieu de: « En définitive, chaque appareil au lieu de revenir à 13 milliards environ, coûte actuellement 20 à 25 milliards... ».

Lire: « En définitive, ces appareils au lieu de revenir à 13 milliards environ, coûtent actuellement 20 à 25 milliards... ».

Groupes politiques.

M. Michel Debré a été nommé président du groupe des républicains sociaux.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

LE 28 DECEMBRE 1954

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.*

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

Nos 1534 Marc Rucart; 5103 Michel Debré; 5164 Michel Debré.

Affaires etrangères.

Nos 3881 Albert Denvers; 4651 Michel Debré; 4706 André Armengaud; 5104 Michel Debré; 5512 Michel Debré; 5513 Michel Debré; 5514 Luc Durand-Réville.

Affaires marocaines et tunisiennes.

No 5410 Raymond Susset.

Agriculture.

No 5193 Philippe d'Argenlieu.

Défense nationale et forces armées.

Nos 5014 Georges Pernot; 5289 Jean Coupigny; 5532 Francis Dassaud; 5542 Philippe d'Argenlieu; 5543 Martial Brousse; 5544 Marcel Lemaire; 5545 François Schleiter.

Education nationale.

Nos 4842 Marcel Delrieu; 5550 Emile Aubert.

Enseignement technique.

No 5372 Jacques Bordeneuve.

Etats associés.

No 5421 Albert Denvers.

Finances, affaires économiques et plan.

Nos 899 Gabriel Tellier; 1351 Jean Bertaud; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1836 Jean Doussot; 2464 Maurice Pic; 2906 Paul Pauly; 3419 François Ruin; 3565 Charles Deutschmann; 3762 René Schwartz; 3822 Edgard Tailhades; 4009 Waldeck l'Huillier; 4029 Michel Debré; 4097 Auguste Pinton; 4108 Robert Aube; 4136 Jacques Gadoin; 4137 Léon Motais de Narbonne; 4355 Yves Jaouen; 4494 Léon Motais de Narbonne; 4499 Lucien Tharradin; 4501 Lucien Tharradin; 4523 Jean Coupigny; 4545 Robert Liot; 4555 Gilbert-Jules; 4591 Bernard Chochoy; 4709 Pierre Romani; 4715 Yves Jaouen; 4790 Pierre Romani; 4975 Charles Naveau; 5063 Albert Denvers; 5125 Louis Courroy; 5140 Charles Naveau; 5157 Emile Claparède; 5185 Louis Ternynck; 5197 Raymond Bonnefous; 5212 Marcel Champeix; 5214 Luc Durand-Réville; 5351 Yvon Coudé du Foresto; 5358 Jacques Gadoin; 5422 André Boutemy; 5424 Louis Courroy; 5432 Georges Maurice; 5435 Michel de Pontbriand; 5472 Robert Brizard; 5473 Antoine Courrière; 5474 Etienne Le Sassier-Boisauné; 5475 Etienne Rabouin; 5480 Emile Vanrullen; 5481 Fernand Verdeille; 5483 Maurice Walker; 5484 Maurice Walker; 5520 Marie-Hélène Cardot; 5521 Bernard Chochoy; 5522 Henri Maupoil; 5533 Gaston Chazette; 5534 Jean de Geoffre; 5546 Albert Denvers; 5551 Jean Doussot.

Finances et affaires économiques.

Nos 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 4134 Marius Moutet; 4230 Marcel Lemaire; 4373 Yvon Coudé du Foresto; 4642 Charles Naveau; 5068 Jacques Boisrond; 5203 Emile Vanrullen; 5350 Max Monichon; 5380 Joseph Lasalarié; 5381 Robert Liot; 5382 Marcel Molle; 5485 Jacques de Menditte; 5523 Edgard Tailhades; 5547 Yves Estève.

Fonction publique.

No 3904 Jacques Debû-Bridel.

France d'outre-mer.

Nos 5330 Raymond Susset; 5524 Luc Durand-Réville; 5524 Luc Durand-Réville.

Industrie et commerce.

No 5499 Jacques Gadoin.

Intérieur.

Nos 5312 Paul Chevallier; 5395 André Méric; 5412 Jean Bertaud; 5413 Georges Marrane; 5447 François Schleiter.

Justice.

Nos 5386 Jean Bertaud; 5451 Georges Pernot; 5452 Maurice Pic; 5528 Maurice Walker.

Logement et reconstruction.

Nos 4069 Léon Jozeau-Marigné; 4673 Bernard Chochoy; 5282 Albert Denvers; 5406 Jacques Boisrond; 5409 Ernest Pezet; 5460 Jean Bertaud; 5461 André Canivez; 5463 Marius Moutet; 5492 Georges Maurice; 5502 Jean Bertaud; 5529 Marie-Hélène Cardot; 5536 Jean Bertaud; 5537 Gaston Chazette.

Travail et sécurité sociale.

Nos 5456 Jean-Yves Chapalain; 5509 Jean de Geoffre; 5510 Robert Liot; 5511 Jean Reynouard; 5538 Fernand Auberger.

Travaux publics, transports et tourisme.

Nos 5462 André Méric; 5540 François Schleiter.

ETATS ASSOCIES

5641. — 28 décembre 1954. — **M. Francis Le Basser** expose à **M. le ministre d'Etat chargé des relations avec les Etats associés** que le décret du 9 décembre 1948, prévoyant au point de vue de la taxe proportionnelle, le forfait de 3 p. 100 pour les caisses de retraite a déjà six ans d'âge et n'est toujours pas appliqué aux anciens fonctionnaires ayant servi en Indochine; et lui demande s'il ne serait pas possible, pour remédier à cette situation inadmissible de prévoir pour ces derniers, la plupart très âgés, un système d'avances pour les dommages qu'ils ont subis, comparable à celui dont ont déjà bénéficié les grandes entreprises industrielles touchées par la guerre qui ont perçu plus de 4 milliards à ce titre.

FRANCE D'OUTRE-MER

5642. — 28 décembre 1954. — **M. Robert Aubé** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** qu'à la suite de sa question écrite n° 5257 du 3 juillet 1954, il lui a fait connaître que le relèvement des taux des indemnités pour frais de déplacement dans les territoires d'outre-mer des personnels des cadres régis par décret, ne pouvait être effectué tel que le prévoit le décret n° 50-1112 du 1er septembre 1950, le mode de liquidation édicté par le décret n° 53-511 du 21 mai 1953 ne le permettant pas. Or, la circulaire n° O. 9924/AM/INT/1-4100 du 24 mai 1954 de la direction des affaires militaires de son administration a étendu le bénéfice de ce relèvement aux personnels militaires en service dans les territoires d'outre-mer, nonobstant les objections soulevées par l'octroi de cet avantage aux personnels civils. Il s'ensuit que ceux-ci se voient l'objet d'une discrimination qui leur permet de se considérer comme lésés, par rapport à leurs homologues militaires. Il insiste à nouveau pour que cette question du relèvement des frais de déplacement dans les territoires d'outre-mer soit reconsidérée, afin qu'il soit mis fin à une situation si paradoxale, et lui demande les mesures qu'il compte prendre à cet effet pour tenir compte de la légitime demande des fonctionnaires des cadres régis par décret.

INTERIEUR

5643. — 28 décembre 1954. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles sont les dispositions qui régissent actuellement, autrement que par la poste, les distributions à domicile de tracts, prospectus, publications diverses, etc.; lui signale que la mise à la disposition du public et notamment des enfants, par dépôt direct dans les couloirs des immeubles, de publications ayant un caractère amoral ou pornographique, provoque les protestations justifiées des pères de famille qui désireraient que des dispositions soient prises pour mettre fin à semblable pratique; lui demande quelles dispositions il entend prendre pour donner satisfaction à ceux qui s'inquiètent d'un état de fait contre lequel l'autorité municipale paraît ne pouvoir utilement s'exercer.

LOGEMENT ET RECONSTRUCTION

5644. — 28 décembre 1954. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le ministre du logement et de la reconstruction** quelles sont les bases qui déterminent le montant de la cotisation au fonds national de l'amélioration de l'habitat à payer par les copropriétaires occupant leur appartement, et si c'est sur la valeur locative de ces appartements telle que celle-ci résulte des dispositions de la loi du 1er septembre 1948 et en tenant compte des majorations semestrielles successives prévues ou seulement sur le loyer de base; si, reconnaissant que les propriétaires ne sont pas obligatoirement tenus de faire subir à leurs locataires ordinaires les augmentations légales prévues par la loi et qu'il leur est absolument interdit de majorer les loyers des occupants économiquement faibles, ont peut considérer que c'est uniquement sur le loyer de base que ces cotisations dont il s'agit doivent être calculées, étant admis qu'il paraît contraire à la logique que le propriétaire soit obligé de s'augmenter lui-même, notamment lorsqu'il entre dans la catégorie des économiquement faibles bénéficiant d'une situation privilégiée.

5645. — 28 décembre 1954. — **M. Bernard Chochoy** demande à **M. le ministre du logement et de la reconstruction** si, en l'absence de toutes dispositions à cet égard dans le règlement de la copropriété, le droit de surélever un immeuble divisé par appartements peut être cédé, ou la surélévation simplement décidée par une délibération de l'assemblée du syndicat des copropriétaires statuant à la plus forte majorité légale ou conventionnelle, ou si l'accord unanime des copropriétaires est indispensable; lui demande, en outre, s'il considère ce droit de surélévation comme un attribut de la copropriété, soumis en ce cas au principe de l'indivision forcée résultant de la loi du 28 juin 1938, ou si, au contraire, ce droit reste hors de la copropriété et en ce cas régi par le droit commun en matière d'indivision pouvant en conséquence faire l'objet d'une licitation en application de l'article 815 du code civil.

5646. — 28 décembre 1954. — **M. Bernard Chochoy** demande à **M. le ministre du logement et de la reconstruction:** *a*) si la majorité, prévue par l'article 9 de la loi du 28 juin 1938 tendant à régler les statuts de la copropriété des immeubles divisés par appartements, doit être calculée sur le nombre de voix de l'ensemble des copropriétaires, fussent-ils absents ou non représentés, ou seulement sur le nombre de voix des copropriétaires présents ou représentés à la réunion après convocation régulière; *b*) si, étant donné que la plupart des règlements de copropriété prévoient le calcul de la majorité sur le nombre des voix des copropriétaires présents ou représentés à l'assemblée, tout en instituant un quorum pour la validité des délibérations et envisagent, à défaut de quorum, une procédure permettant de convoquer une seconde assemblée non soumise au quorum, ont doit considérer que, les dispositions de l'article 9 précité n'étant pas d'ordre public, les parties peuvent valablement y déroger dès l'instant qu'elles respectent le principe majoritaire objectif essentiel du législateur de 1938.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5374. — **M. Marcel Molle** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que l'article 710 du code général des impôts exonère des droits de soulte la valeur des parts acquises par le copartageant auquel, dans un partage de succession, est attribuée une exploitation agricole unique dans certaines conditions; il lui demande si cette exonération est applicable, toutes conditions étant remplies par ailleurs, lorsque, dans un partage de succession, l'exploitation agricole ayant appartenu en propre au défunt est attribuée en toute propriété au conjoint survivant qui, par suite de l'existence d'héritiers directs, ne possède sur cette exploitation que des droits d'usufruit légal. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — Dès lors qu'il n'existe pas d'indivision entre usufruitier et nu-propriétaire des mêmes immeubles, l'opération envisagée ne constitue pas, en droit strict, un véritable partage. Par suite, l'exonération des droits de soulte édictée en faveur de certains partages de successions par l'article 710 du code général des impôts ne lui est pas, en principe, applicable. Toutefois, l'administration ne saurait se prononcer avec certitude, dans chaque cas d'espèce, qu'au vu des actes constatant l'opération dont il s'agit et après examen des circonstances particulières de l'affaire.

5384. — **M. Maurice Walker** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que l'article 40 de la loi n° 52-401, du 14 avril 1952, et le décret n° 52-549, du 7 mai 1952, autorisent les entreprises industrielles ou commerciales à constituer en franchise d'impôt, sous certaines conditions, des décotes ou dotations pour évaluation fiscale de leurs stocks et lui demande si une entreprise, qui décide de supprimer complètement la dotation ou décote antérieurement constituée en en rapportant le montant aux résultats de l'exercice en cours, peut, lors d'un exercice ultérieur, pratiquer à nouveau, en franchise d'impôt et dans les limites légales, la dotation ou décote susvisée. (*Question du 24 septembre 1954.*)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse affirmative.

5426. — **M. Jean Doussot** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que l'article 35 de la loi de finances du 14 août 1954 dit: « n'est pas assujetti à la contribution foncière, pour l'immeuble qu'il habite, le propriétaire ou l'usufruitier

s'il est âgé de plus de soixante-quinze ans, à la condition qu'il ne soit passible ni de la surtaxe progressive, ni de la taxe proportionnelle sur les bénéfices ou revenus professionnels et que l'immeuble ne fasse pas l'objet d'une location » et lui demande si ces dispositions sont applicables à l'année 1954. (*Question du 3 novembre* 1954.)

Réponse. — En l'absence d'une disposition spéciale lui conférant un effet rétroactif, l'article 35 de la loi n° 54-817, du 14 août 1954, n'est susceptible de trouver son application qu'à compter du 1er janvier 1955. Le service des contributions directes a toutefois été invité à examiner avec bienveillance les demandes en remises gracieuses présentées, en ce qui concerne les cotisations de l'année 1954, par les contribuables appartenant à la catégorie dont il s'agit.

5428. — **M. Francis Le Basser** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si l'association départementale des pupilles de l'école publique de la Mayenne, reconnue d'utilité publique, peut bénéficier de l'exonération des droits et taxes diverses perçus à l'occasion de l'enregistrement d'un acte portant acquisition d'un immeuble comprenant terrain à bâtir et bâtiment, le tout destiné à l'édification et à l'installation d'une colonie de vacances. (*Question du 3 novembre* 1954.)

Réponse. — Réponse négative. Selon la jurisprudence du conseil d'Etat, les bâtiments de la nature de ceux dont l'aménagement ou l'édification sont envisagés par l'association susvisée ne peuvent être considérés comme affectés à l'habitation (rappr. notamment C. E. 8 mai 1931, R. O. n° 5628 - 19 janvier 1942, R. O. p. 26). L'acquisition projetée par cet organisme n'est donc pas susceptible de bénéficier des exonérations prévues par les articles 1371 *quater* ou *series* du code général des impôts (rappr. R. S. E. B. à M. Ramarony, député, *J. O.* du 11 novembre 1951, déb. Ass. nat. p. 4931, col. 1).

5476. — **M. Etienne Rabouin** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que sept frères possèdent indivisément et par égales portions un domaine rural recueilli par eux dans la succession de leur père; l'un d'eux, qui exploite personnellement une partie du domaine, est, en outre, seul propriétaire, à titre héréditaire, de fermes situées dans une commune non limitrophe de celle du domaine indivis. Les parties désirent faire un échange entre ces fermes et les droits des six autres enfants dans le domaine indivis. Il demande si un tel échange peut bénéficier des exemptions de droits et taxes prévus par l'article 1339 du code général des impôts, l'indivision devant être considérée, semble-t-il, comme équivalent à la contiguité, étant fait ici observer que l'échange d'un immeuble rural contre les droits indivis dans d'autres immeubles ruraux situés dans une commune limitrophe est exempt de droit de timbre et d'enregistrement. (*Question du 9 novembre* 1954.)

Réponse. — Question d'espèce sur laquelle il ne pourrait être pris parti en pleine connaissance de cause que si, par l'indication du nom et de l'adresse des parties, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête sur le cas particulier envisagé.

5477. — **M. Edgard Tailhades** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** à quel taux de la taxe sur la valeur ajoutée doivent être assujettis à la vente les bocaux de verre contenant des anchois au sel, des câpres au vinaigre ou des cornichons au vinaigre, lorsque le conditionnement est assuré par un des cinq procédés suivants: 1° couvercle en bakélite à vis; 2° cape plastique; 3° capsule métallique sertie; 4° fermeture à sous; 5° bocal à étrier avec joint caoutchouc. (*Question du 9 novembre* 1954.)

Réponse. — En l'état actuel des textes, « les anchois au sel, les câpres au vinaigre ou les cornichons au vinaigre sont passibles de la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 16,85 p. 100 lorsqu'ils sont présentés en boîtes, verres, bocaux et récipients hermétiquement fermés. » A priori, paraissent devoir être considérés comme tels les bocaux dont l'obturation est assurée par l'un quelconque des cinq procédés énumérés à la question. Dès lors, les ventes portant sur les produits ainsi présentés doivent être assujetties au taux ordinaire de la taxe sur la valeur ajoutée. Toutefois, s'agissant de cas d'espèces, une réponse définitive ne pourrait être fournie que si, par l'indication du nom et de l'adresse des fabricants intéressés, l'administration était en mesure de faire procéder à des enquêtes.

5478. — **M. Edgard Tailhades** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que la loi du 14 août 1954 stipule en son article 35 que « n'est pas assujetti à la contribution foncière pour l'immeuble qu'il habite le propriétaire âgé de plus de soixante-quinze ans, à condition de ne pas être imposé sur le revenu et que l'immeuble ne fasse pas l'objet d'une location »; lui indique que des fonctionnaires locaux rejettent systématiquement les demandes lorsque ceux qui les ont formulées ne sont pas titulaires de la carte d'économiquement faibles ou ne vivent pas seuls; et demande s'il a adressé des instructions dans ce sens à son administration. (*Question du 9 novembre* 1954.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 35 de la loi n° 54-817 du 14 août 1954 n'étant susceptibles de trouver leur application qu'à compter du 1er janvier 1955, seuls les contribuables titulaires de la carte sociale des économiquement faibles peuvent, en droit, obtenir le dégrèvement d'office de la contribution foncière des propriétés bâties afférente, pour l'année 1954, à l'immeuble habité exclusivement par eux (art. 1398 du code général des impôts). Le service des contributions directes a toutefois été invité à examiner avec bienveillance les demandes en remise gracieuse présentées, en ce qui concerne les cotisations de ladite année, par les contribuables visés dans la question.

5482. — **M. Pierre de Villoutreys** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** quelles sont les règles applicables pour l'imposition à la contribution mobilière des habitants d'un immeuble situé à cheval sur la limite de deux communes. (*Question du 9 novembre* 1954.)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 1411 du code général des impôts, la contribution mobilière est due dans toute commune où le contribuable dispose d'une habitation meublée. Il résulte à cet égard de la jurisprudence du conseil d'Etat que, lorsqu'un immeuble se trouve situé sur la ligne séparative de deux communes, chaque habitant de cet immeuble doit être soumis à la contribution mobilière dans celle des communes sur le territoire de laquelle se trouvent les principales pièces de son logement (cf. arrêt du 21 novembre 1906, Desbieds, Eure) ou, si la ligne séparative partage son logement en deux parties égales, dans chacune desdites communes à raison des locaux situés sur leur territoire respectif (cf. arrêt du 23 juin 1868, dame Truelle, veuve Achard, Orne).

5488. — **Mme Marie-Hélène Cardot** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si, par application de l'article 35 de la loi du 10 avril 1954, un époux marié sous le régime de la séparation de biens, désirant acquérir du frère de sa femme la moitié indivise d'un immeuble appartenant pour l'autre moitié à son épouse, peut être exonéré du payement des droits de mutation sur la partie de l'immeuble destinée à son habitation principale et à celle de son conjoint; l'époux futur acquéreur éventuel est actuellement locataire de la totalité de l'immeuble. (*Question du 9 novembre* 1954.)

Réponse. — Les allégements de droits édictés par l'article 35 de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954 sont, en principe, susceptibles de s'appliquer à l'acquisition envisagée, sous réserve que toutes les conditions imposées par ce texte se trouvent, par ailleurs, remplies.

5496. — **M. Alexis Jaubert** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** quelles sommes ont été encaissées au titre de la taxe à la production de 6,35 p. 100 sur les noix ayant subi un blanchiment de la coque, et ce, séparément pour les départements suivants: Lot-et-Garonne, Isère, Charente, Corrèze, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Puy-de-Dôme, Drôme, Moselle, Allier, Cher, Vienne, Aveyron, Indre, Indre-et-Loire, et pour les années 1949, 1950, 1951, 1952, 1953. (*Question du 16 novembre* 1954.)

Réponse. — Les recouvrements en matière de taxes sur le chiffre d'affaires étant uniquement suivis par taux, il n'est pas possible de déterminer les sommes encaissées au titre de la taxe à la production de 6,35 p. 100 sur les noix blanchies.

FONCTION PUBLIQUE

5552. — **M. Robert Brettes** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** que la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951 a institué des bonifications d'ancienneté pour les personnes ayant pris une part active et continue à la Résistance et lui signale le cas d'un fonctionnaire qui est à l'échelon maximum de sa catégorie, depuis le 1er janvier 1952, par suite de son temps normal de service dans son administration; que le règlement d'administration publique concernant l'application de la loi du 26 septembre 1951 n'ayant paru qu'en 1953, ce fonctionnaire n'a pu bénéficier des avantages prévus par la loi en 1951 alors qu'il n'était pas au maximum à cette époque; que, par ailleurs, l'emploi qu'il occupe ne comporte pas de grade supérieur et, compte tenu de cette situation, lui demande: 1° s'il doit perdre le bénéfice des bonifications accordées pour les fonctionnaires ayant pris part à la Résistance; 2° dans la négative, si son échelon maximum peut être ramené du temps de majoration prévu dans la Résistance. (*Question du 25 novembre* 1954.)

Réponse. — Ainsi qu'il a été précisé dans un récent avis du conseil d'Etat, les majorations d'ancienneté doivent être décomptées à la date de promulgation de la loi qui les institue. Dans le cas particulier évoqué, l'intéressé peut donc être reclassé rétroactivement, compte tenu des majorations auxquelles il peut prétendre, à l'échelon maximum de son grade, sans toutefois que ce reclassement puisse prendre effet à une date antérieure au 26 septembre 1951.

INDUSTRIE ET COMMERCE

5548. — **M. le ministre de l'industrie et du commerce** fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à cette question écrite posée le 24 novembre 1954 par **M. André Méric.**

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 28 décembre 1954.

SCRUTIN (N° 91)

Sur l'amendement (n° 3) de M. Dutoit au chapitre 31-54, état A, du budget de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955.

Nombre des votants **303**
Majorité absolue **152**

Pour l'adoption **74**
Contre **229**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Assaillit.
Auberger.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Jean Bène.
Berlioz.
Pierre Bertaux (Soudan).
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Nestor Calonne.
Canivez.
Carcassonne.
Chaintron.
Champeix.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Durieux.
Dutoit.
Ferrant.
Franceschi.
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.
Hauriou.
Louis Lafforgue.
de La Gontrie.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Waldeck L'Huillier.
Jean Malonga.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Montpied.
Mostefai El-Hadi.
Marius Moutet.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Péridier.
Général Petit.
Pic.
Primet.
Ramette.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bataille.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Benhabyles Cherif.
Benmiloud Khelladi.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouqueret.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Capelle.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Robert Chevalier (Sarthe).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Jean Doussot.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert-Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lafleur.
Ralijaona Laingo.
Landry.
Laurent-Thouverey.
Le Bot.
Lebreton.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Le Sassier-Boisauné.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Marosselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Novat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgar Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Sallier.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Raymond Susset.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Voure'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Beauvais.
Coulibaly Ouezzin.
Briant.
Pierre Fleury.
de Fraissinette.
Haidara Mahamane.
Emilien Lieutaud.
Léon Muscatelli.

Absents par congé :

MM.
Aubert.
Paul Chevallier.
René Laniel.
Le Basser.
Riviérez.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 309
Majorité absolue 155

Pour l'adoption 76
Contre 233

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 92)

Sur l'ensemble de la résolution portant fixation des dépenses du Conseil de la République pour l'exercice 1955.

Nombre des votants **307**
Majorité absolue **154**

Pour l'adoption **291**
Contre **16**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Assaillit.
Robert Aubé.
Auberger.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Benmiloud Khelladi.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Pierre Bertaux (Soudan).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.

Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gaiting.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert-Jules.
Gondjout.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
Ralijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Laurent-Thouverey.
Le Bot.
Lebreton.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Marosselli.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Merau.
Méric.
Michelet.
Mith.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Montsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Morel.
Mostefaï El Hadi.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet.
Léon Muscatelli.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Novat.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgar Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Pazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Dongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Voyer.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Duboit.
Franceschi.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Georges Marrane.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ramette.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Champeix.
Coulibaly Ouezzin.
de Fraissinette.
Haïdara Mahamane.
Koessler.

Absents par congé :

MM. Aubert, Paul Chevallier, René Laniel, Le Basser et Riviérez.

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 311
Majorité absolue..... 156

Pour l'adoption..... 296
Contre 15

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 93)

Sur l'ensemble du projet de loi portant fixation du budget de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955.

Nombre des votants..... **309**
Majorité absolue..... **155**

Pour l'adoption..... **293**
Contre **16**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Ajavon.
Airic.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Assaillit.
Robert Aubé.
Auberger.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
de Bardonnèche.
Henri Barré.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Jean Bène.
Benhabyles Cherif.
Benmiloud Khelladi.
Georges Bernard.
Jean Berlaud (Seine).
Pierre Berlaux (Soudan).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Marcel Boulangé (territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-et-Loir).
Julien Brunhes (Seine).
Bruyas.
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Gaston Charlet.
Chastel.
Chazette.
Robert Chevalier (Sarthe).
de Chevigny.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Pierre Commin.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courrière.
Courroy.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Amadou Doucouré.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand (Cher).
Jean Durand (Gironde).
Durand-Réville.
Durieux.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Ferrant.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier (Côte-d'Or).
Gaston Fourrier (Niger).
Fousson.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gaiting.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Jean Geoffroy.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert-Jules.
Gondjout.
Hassan Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Grégory.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.

Hartmann.
Hauriou.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Louis Lafforgue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie
Ralijaona Laingo.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Landry
Lassalarié
Laurent-Thouverey.
Le Bot
Lebreton.
Leccia
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné
Emilien Lieutaud.
Liot
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah
Georges Maire.
Malécot.
Jean Malonga.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice
Mamadou M'Bodje.
de Menditte.
Menu.
Méric.
Michelet.
Milh.
Minvielle.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
Montpied.
de Montullé.
Charles Moret.
Mostefai El Hadi.
Motais de Narbonne.
Marius Moutet
Léon Muscatelli.
Naveau.
Arouna N'Joya
Novat.
Charles Okala.
Jules Olivier.
Alfred Paget.
Hubert Pajot.
Paquirissamypoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard (Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Raboum
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat
Alex Roubert.
Emile Roux
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Saller
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Yacouba Sido.
Soldani.
Southon.
Raymond Susset.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Tamzali Abdennour.
Teisseire
Gabriel Tellier.
Ternynck
Tharradin.
Mme Jacqueline Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Vanrullen.
Henri Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mlle Mireille Dumont (Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont (Seine).
Dupic.
Dutoit
Franceschi.
Mme Girault.
Waldeck L'Huillier.
Georges Marrane.
Namy.
Général Petit.
Primet
Ramette.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Armengaud, Coulibaly Ouezzin, de Fraiseinette et Haidara Mahamane.

Absents par congé :

MM. Aubert, Paul Chevallier, René Laniel, Le Basser et Riviérez.

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants	312
Majorité absolue	157
Pour l'adoption	296
Contre	16

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.